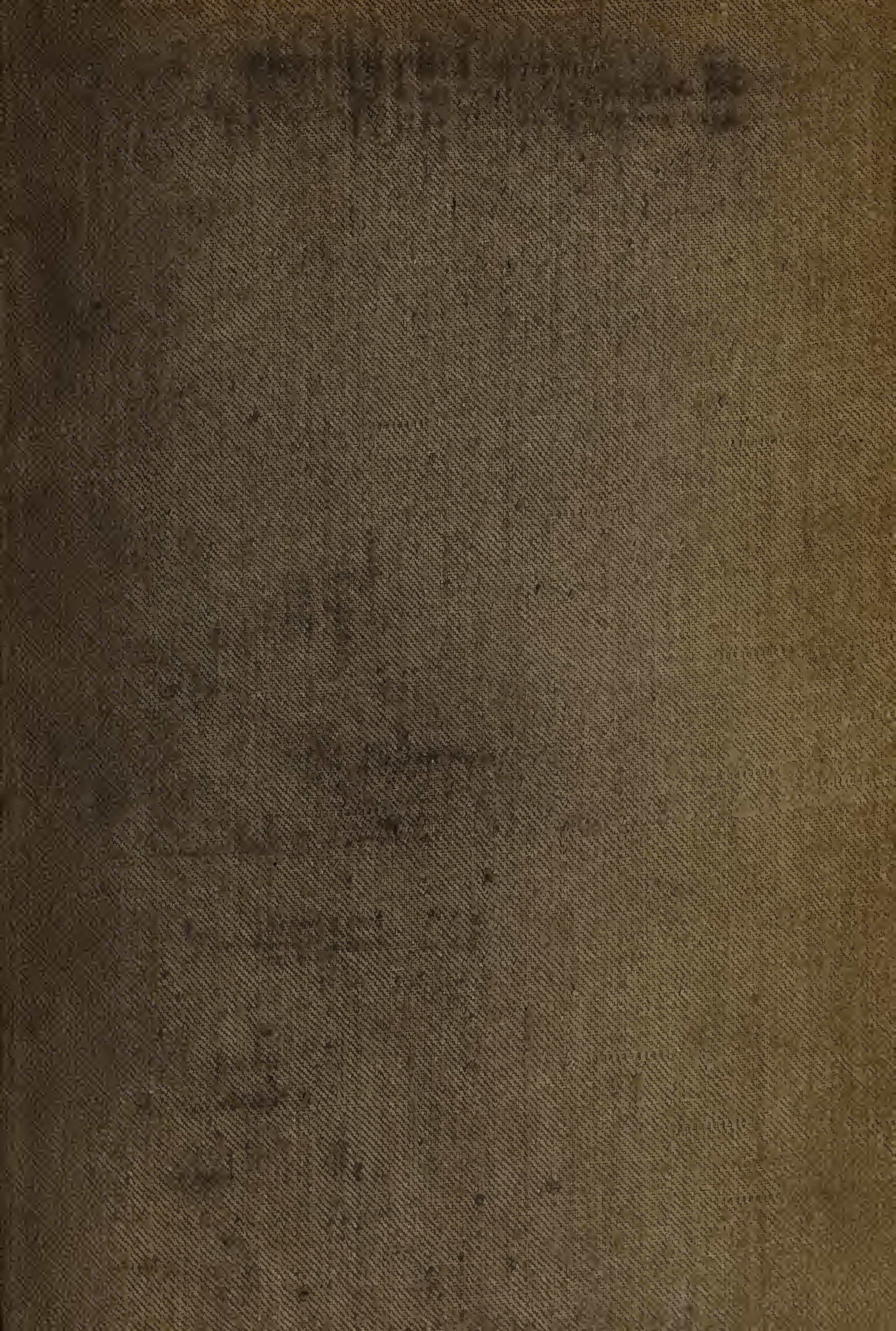
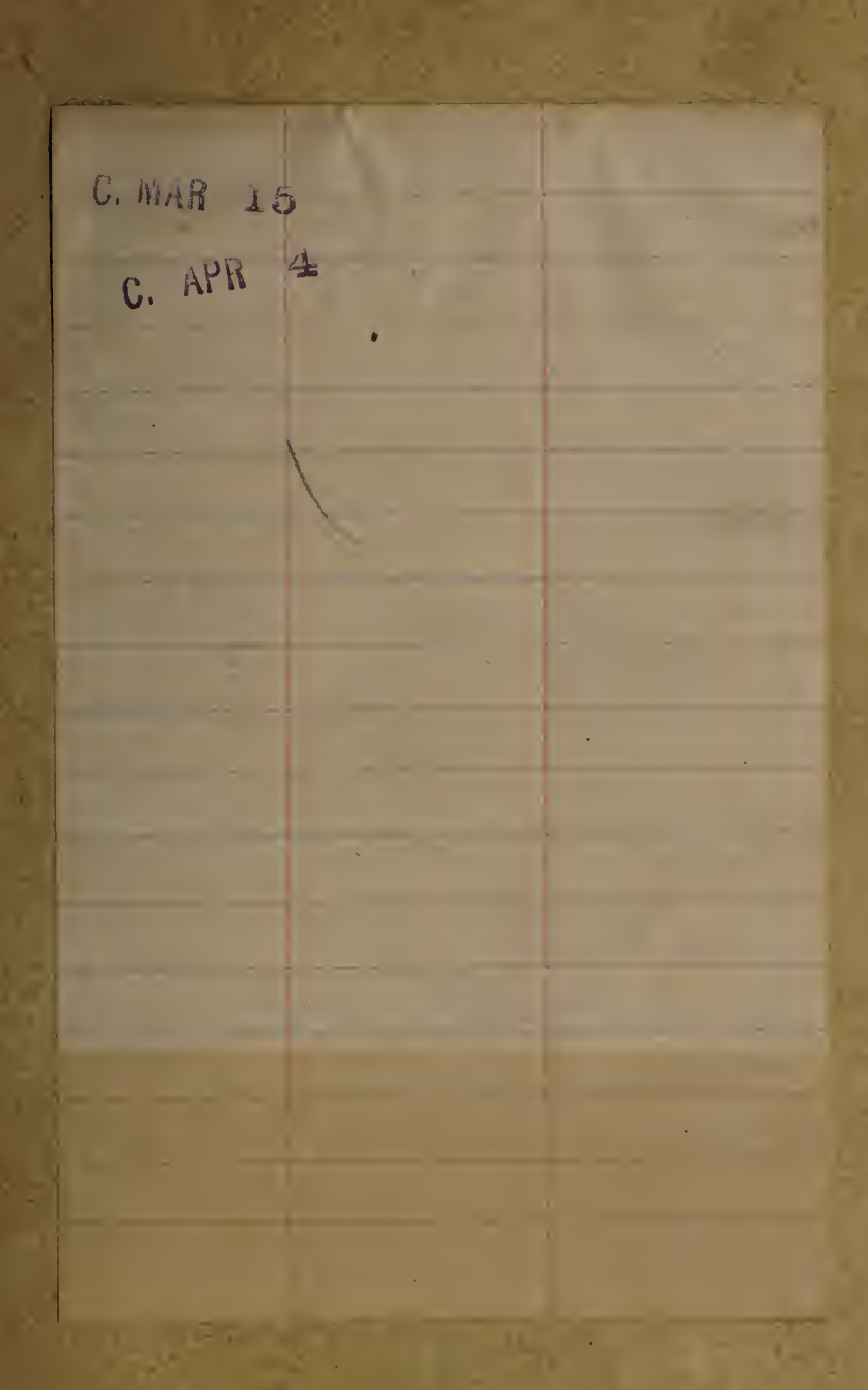



C. MAR 15
C. APR 4



H.-O. DUNCAN
VINGT ANS
DE
Cyclisme
PRATIQUE
Prix :
3 fr. 50
F. JUVEN
ÉDITEUR
H·O·DUNCAN
VINGT ANS
DE
CYCLISME
PRATIQUE
Ouvrage
illustré
de nombreux portraits
et documents
NOUVELLE ÉDITION
LUCIEN METIVET
PARIS
F. JUVEN, ÉDITEUR
10, RUE SAINT-JOSEPH, 10
Imp. de Vaugirard, G. de M. & Cie, 152, rue de Vaugirard, Paris.
BOSTON PUBLIC LIBRARY

VINGT ANS

DE

CYCLISME PRATIQUE



H.-O. DUNCAN.

H.-O. DUNCAN

EX-CHAMPION DE FRANCE (1886) ET CHAMPION DU MONDE (1885-1886)

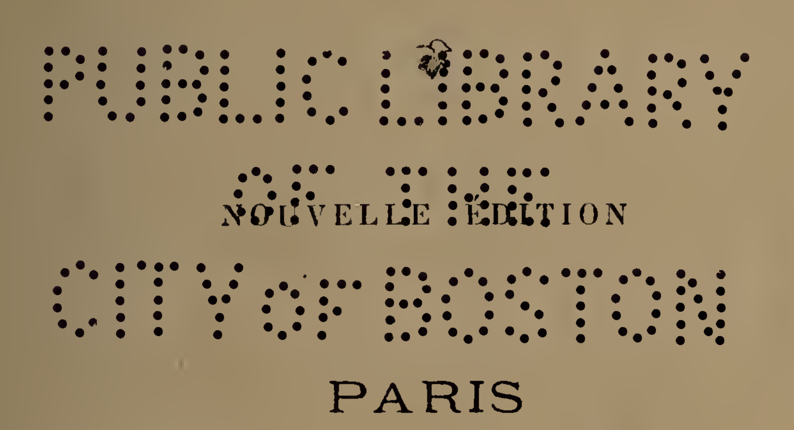
VINGT ANS DE CYCLISME PRATIQUE

Étude complète du Cyclisme

de 1876 à ce jour



Ouvrage illustré de très nombreux portraits de Sportsmen, Amateurs, Professionnels et de croquis et documents photographiques.



NOUVELLE ÉDITION

PARIS

F. JUVEN, ÉDITEUR

10, RUE SAINT-JOSEPH, 10

Nov. 30. 1897.
2a.

INTRODUCTION

Avant de commencer ce livre sur le Cyclisme, il est utile d'établir bien catégoriquement, pour la gouverne des cyclistes présents et futurs que cet ouvrage n'est pas une compilation faite par un débutant dans la carrière des courses. Le lecteur me pardonnera si, pour faire cette preuve, je suis obligé de me présenter moi-même et de tracer brièvement ma propre biographie.

Notre carrière de courses commença en 1877 et ce n'est que dix ans après, presque jour pour jour, qu'elle se termina. Pendant ces dix années, nous fûmes en machine presque quotidiennement et nous courûmes comme amateur et comme professionnel, mais il faut se rappeler que ceci se passait à l'époque du grand bicycle et qu'alors les soi-disant professionnels achetaient leurs machines de leurs deniers et n'étaient pas à la solde des fabricants. Nous fîmes constamment des voyages entre l'Angleterre et le continent et nous remportâmes nos principaux succès en compagnie de de Civry, Médinger et Dubois, les trois meilleurs coureurs français, dans des

tournées faites en Allemagne, en Autriche, en Italie, en France et en Espagne. Entre temps, nous eûmes à nous occuper, avec beaucoup d'intérêt, de l'entraînement de plusieurs amateurs allemands sur la vieille piste de Berlin, qui était alors placée sous la direction de M. Walker, un anglais, rédacteur en chef du journal *Der Radfahrer.*

Nous eûmes l'honneur de gagner le championnat de France (vitesse 10 kilomètres) couru à Agen en 1886, battant de Civry, Médinger, Charles Terront, Eole, Boyer, Charron, Vidal, Dubois, Henri Loste et Wick. En 1885 et 1886, nous gagnâmes trois fois de suite le championnat du monde de cinquante milles (80 kilomètres) à Leicester, où nous eûmes à lutter cependant contre des hommes tels que Dick Howell, Fred Wood, Lees, James, Battensby, Clementson, Hawker, Birt, De Civry, Médinger, Dubois, etc. Nous ne mentionnons ces victoires que pour bien démontrer que le présent livre n'a pas seulement pour base la théorie, et n'a pas été copié sur d'autres ouvrages semblables, mais qu'il est le fruit de l'expérience pratique que nous avons acquise, soit sur les terrains de courses, soit après notre retraite pendant les neuf années (1887 à 1896) où nous dirigeâmes avec succès l'entraînement et les luttes des célèbres professionnels Charles Terront, Henri Fournier, Meyer, Edwards, Farman et tutti quanti.

Nous avons aussi fondé les deux meilleurs journaux cyclistes hebdomadaires qui aient été publiés en France à cette époque. *Le Veloceman* et *la Bicyclette.* Cette dernière, comme on le sait, est la seule publication sportive hebdomaire qui ait subsisté en France.

De 1886 à 1896, nous avons dirigé les affaires de deux importantes maisons de cycles et, nous pouvons dire que notre « écurie de courses » a été composée pendant cette période, des meilleurs champions amateurs et professionnels de France. Nous fîmes construire le célèbre Vélodrome Buffalo, que suivant nos idées, nous fîmes revêtir de ciment. Ce fut une des premières pistes au

sujet desquelles fut entamée la fameuse controverse « ciment ou bois? » qui donna lieu à un échange de correspondance interminable entre l'auteur et M. George Lacy Hillier dans *le Sportsman*, le *Sporting Life* et d'autres journaux anglais.

Aujourd'hui le ciment a été adopté sur les pistes les plus renommées du monde entier et les pavés de bois qui constituaient autrefois la surface du Vélodrome de la Seine, ont été remplacés, eux aussi, par le ciment. Il n'est pas jusqu'à la piste de Herne-Hill, placée précisément sous la direction de M. Lacy Hillier, auquel nous faisions allusion tout à l'heure, qui n'ait été revêtue de ce ciment dont M. L. Hillier était autrefois l'adversaire farouche. C'est là un triomphe éclatant pour nos théories.

C'est au Vélodrome Buffalo que fut disputé le fameux match Fournier-Cassignard.

Voici comment fut amenée cette rencontre qui fit à l'époque grande sensation dans le monde vélocipédique.

A la suite de superbes records du monde, établis par Fournier sur ledit Vélodrome, nous lançâmes, par la voie des journaux anglais et français, au nom de Fournier, un défi à *tout coureur du monde* sur les distances de 1 à 10 kilomètres. Le défi fut relevé pour le coureur Cassignard, par notre ami de Civry, aujourd'hui défunt. Les conditions, acceptées de part et d'autre, furent que trois épreuves auraient lieu et, que celui qui remporterait deux d'entre elles, serait déclaré *champion professionnel du monde*.

Après une lutte mouvementée, Fournier gagna les deux premières manches de suite et sa victoire, je dois le dire, créa de nouveau une ardente rivalité entre notre ancien adversaire de Civry, prenant fait et cause pour Cassignard, et nous-mêmes qui nous occupions des intérêts de Fournier.

Ainsi que nous le racontons dans un des chapitres de cet ouvrage, nous organisâmes, dans la première course Bordeaux-Paris, la victoire de G. P. Mills sur Montagu, A. Holbein et nombre d'autres coureurs; la course était à cette époque réservée aux ama-

teurs seulement. C'est encore nous qui avons dirigé la course merveilleuse de Charles Terront de Paris à Brest et retour, pendant que notre ami et rival de Civry s'occupera de Jiel-Laval deuxième dans la course, puis le match du même Terront contre Corre, à la galerie des Machines du Champ-de-Mars sur la distance de 1.000 kilomètres. Plus tard, nous fîmes établir par Terront le surprenant record de Saint-Pétersbourg à Paris, soit une distance de plus de 3.200 kilomètres à travers la Russie, la Pologne, l'Allemagne, la Belgique et la France. Nous avons donné une description complète de ce record dans deux livres que nous avons publiés, l'un en français « *En suivant Terront* », l'autre en anglais « *Across Europe.* »

Peu après, nous fîmes encore accomplir au même homme la distance Rome-Paris, record également. Beaucoup de courses sur route ont été gagnées par les hommes que nous dirigions : telles les victoires de Farman, dans Paris-Clermont-Ferrand ; de Meyer, dans Paris-Trouville, etc.

Tous ces faits prouvent l'excellence de notre méthode d'entraînement et de notre organisation matérielle qu'il importe aux jeunes coureurs d'aujourd'hui de connaître ; nous pensons donc que ce livre sera lu avec intérêt par les jeunes gens qui se destinent à la carrière des courses, soit comme amateurs, soit comme professionnels.

Nous avons étudié les différents livres qui ont été écrits sur l'entraînement. Nous avons eu à préparer, en France, en Angleterre et en Allemagne, des coureurs de ces différentes nationalités. Nous avons donc pu étudier les coutumes, le climat et les besoins de ces pays, ainsi que leurs avantages et leurs inconvénients au point de vue de l'entraînement, et c'est à la suite de cette longue étude que nous avons reconnu que les meilleurs livres faits en Angleterre sur l'entraînement ne pourraient être utilisés sur le continent, à moins d'être largement remaniés. De là, notre premier ouvrage « *L'Entraînement* » qui eut un grand succès en 1891.

Nos fréquentes et amicales relations avec les grands coureurs d'Angleterre, de France et des États-Unis nous ont permis de prendre dans le système d'entraînement de chacun d'eux ce que nous trouvions de meilleur. Aussi nous flattons-nous d'offrir au lecteur un ouvrage aussi exact et aussi complet que possible sur les différentes parties de l'entraînement.

Nous sommes heureux de pouvoir le présenter au public au moment même ou celui-ci reconnaît enfin la véritable utilité du cyclisme et comme distraction et comme sport.

La presse en général et beaucoup de médecins se sont aperçus que le meilleur moyen d'empêcher les jeunes gens de se livrer à des plaisirs dangereux et nuisibles à leur santé était d'encourager les sports athlétiques, et surtout la bicyclette. — Nous avons écrit notre livre de façon que le sportsman, qu'il soit amateur ou professionnel, puisse adapter nos règles à son exercice favori. Il est évident que la préparation préliminaire, l'alimentation et même l'achèvement de l'entraînement devront être compris, et suivis avec sagesse, modération et intelligence; autrement ils deviendraient inutiles, et même préjudiciables.

Ce livre pourra paraître étrange à ceux qui ne se donnent pas la peine de réfléchir; les règles qu'il pose leur paraîtront sévères, parfois même sans objet.

Ceux-là, devraient se rappeler que c'est seulement en suivant un mode d'entraînement intelligent et strict qu'on peut devenir fort dans tous les exercices athlétiques.

Bien plus, nous avons vu quelques jeunes Français se rendre en Angleterre et s'y livrer aux soins d'entraîneurs professionnels dont ils suivaient religieusement les conseils et les préceptes ; tous se sont bien classés dans les épreuves auxquelles ils ont pris part en Angleterre, et, de retour en France, ils se sont montrés bien supérieurs à leurs compatriotes.

Nous ne pouvons terminer sans dire quelques mots de cette fameuse question des amateurs et des professionnels. Le sujet serait

long à traiter d'une façon complète. Pour être bref, déclarons tout de suite que depuis seize ans nous avons toujours, par les actes et par la plume, plaidé la cause des prix en espèces. Nous sommes d'avis que le terme « professionnel » est impropre pour désigner, par exemple, un jeune homme de bonne famille, possesseur d'une certaine fortune, qui s'amuse à prendre part à des courses dans divers pays.

En France, en Italie, en Espagne, en Belgique, en Autriche, en Russie et en Australie, notamment, les hommes appartenant à la noblesse et à l'aristocratie courent pour gagner des prix en espèces. Il n'y a aucun règlement dans ces contrées qui imprime à ces hommes un caractère de flétrissure par suite de leur dénomination de professionnels. Ce serait aller à l'encontre des intérêts du sport lui-même et les jeunes gens de notre fin de siècle ne tiennent pas à faire collection de services à thé ou de médailles. D'ailleurs les clubs qui organisent des réunions sportives, les terminent généralement par une épreuve dite Course d'Honneur, dont le prix consiste toujours en un magnifique objet d'art que les professionnels ne dédaignent nullement de se disputer.

L'avenir est aux prix en espèces, comme aux pistes en ciment, et c'est à force de le répéter dans les journaux et dans des écrits que nous nous sommes fait traiter plaisamment de « prophète » par un de nos confrères en Angleterre. Il ne nous reste plus qu'à souhaiter de voir le mot professionnel banni de la langue anglaise (qui le prend en mauvaise part) quand ce ne serait que par déférence pour le pays du continent où le professionnalisme est au contraire en honneur. Même ceux qui sont professionnels, au pire sens du mot, bénéficieraient d'une semblable réforme.

Nous avons adopté un style aussi clair que possible dans toutes notre démonstration, sans faire de phrases inutiles, et employant ce que nous pouvons appeler des termes plutôt sportifs que littéraires, de manière à être mieux compris de nos lecteurs.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, nous ne sommes pas pure-

ment théoricien, mais surtout praticien ; aussi nous efforçons-nous de donner maints détails que nous faisons suivre d'anecdotes ou de faits explicatifs, ajoutant les preuves à l'expérience pour rendre le livre aussi agréable à lire que possible.

Nous n'avons pas écrit ceci dans un but de spéculation, mais seulement avec l'espoir d'intéresser la jeune génération et de lui rendre service, car il y a dans les pages qui vont suivre, le résumé de *Vingt ans de Cyclisme* pratiqué sous toutes ses formes.

Herbert Osbaldeston Duncan.

Paris, 30 juin 1897.

VINGT ANS
DE
CYCLISME PRATIQUE

CHAPITRE Ier

DES QUALITÉS NÉCESSAIRES POUR DEVENIR COUREUR.

Structure physique. — Le moral. — L'âge. — La limite d'âge. — La taille. — Le poids. — Choix de l'athléte. — L'intelligence. — Le courage. — L'énergie et l'endurance. — La nécessité de l'adresse. — Un coureur modèle. — La tête et les jambes. — Juger les hommes pendant la course. — Un coureur extraordinaire d'énergie. — Infériorité sportive de certains pays. — Le service militaire en France.

Il ne faut pas s'imaginer que tout homme naît avec les qualités nécessaires pour faire un coureur et pour soutenir n'importe quelle vitesse. Nous avons vu bien des jeunes gens qui se croyaient fondés à s'engager dans des courses parce qu'ils étaient les heureux possesseurs d'une bicyclette, et qu'ils avaient lutté avec avantage contre un inconnu rencontré sur la route, ou qu'ils avaient triomphé d'un amateur local connu dans son petit pays.

D'autres, après s'être entraînés un certain temps avec persévérance, mettant tout le cœur possible à l'ouvrage, se sont présentés au départ d'une épreuve quelconque ; ils ont bien suivi le train pendant quelques tours, mais ils ont été vite forcés de lâcher, incapables qu'ils étaient de soutenir plus longtemps une allure excessive pour eux. C'est ainsi que nous avons vu se mettre en ligne, dans des championnats ou d'autres courses importantes, des concurrents en nombre absolument exagéré, qui réussissaient seulement à jeter le désordre dans le peloton et à diminuer dans de regrettables proportions les chances des hommes vraiment de premier ordre.

Les qualités nécessaires pour devenir un bon coureur sont plus rares qu'on ne pourrait le supposer.

Les chevaux, même de pur sang, ne sont pas tous aptes à prendre part à des courses. A plus forte raison, la généralité des hommes — si l'on excepte ceux pour qui la nature s'est montrée particulièrement avare — n'obtient pas, après l'entraînement sévère destiné à donner la souplesse des muscles, la force, l'énergie et la rapidité d'action indispensables au coureur cycliste.

Parmi les qualités essentielles que doit posséder le futur coureur, il faut mettre au premier rang une constitution solide et le courage moral nécessaire pour affronter un exercice régulier et mettre de côté bien des petits plaisirs de la vie qui s'oublient, d'ailleurs, au bout de quelques semaines d'exactitude.

L'âge est encore une chose importante à considérer avant d'entreprendre le métier de coureur, qu'on doive être amateur ou professionnel, car il y aurait à craindre de graves accidents si l'on était trop jeune, et au-dessus de trente ans les muscles n'ont plus la vitalité suffisante ; le corps tout entier devient impropre au travail de la vitesse.

Si l'on s'est livré à beaucoup d'exercices, si l'on a fait de la route jusqu'à trente ans, on peut cependant se risquer à faire quelques courses de longue distance ; mais il faut compter environ deux mois pour préparer graduellement tout le système en vue de figurer honorablement dans des épreuves d'amateurs.

D'après notre expérience personnelle et de nombreuses observations, nous estimons qu'un jeune garçon ne peut commencer réellement un entraînement sévère, comme celui dont nous voulons traiter dans ce livre, ayant d'avoir atteint l'âge de dix-sept ans ; autrement, il s'apercevrait bien vite combien il lui serait difficile de supporter la fatigue d'une saison de courses sans s'épuiser.

Commencez avec modération et habituez-vous peu à peu dans les grandes lignes, aux règles de l'entraînement, et vous pourrez introduire une dose de travail plus forte dans votre exercice quotidien, dose qui, si vous vous l'étiez imposée au commencement, vous aurait amené au découragement au bout de quinze jours.

Quant à la limite d'âge à partir de laquelle l'homme n'a plus à

ANGLETERRE



Phot. Barenne.

TOM LINTON

espérer de succès, cela dépend entièrement du début, de la constitution, de la carrière passée et de la forme aussi bien que des circonstances de la vie.

Nous avons connu un excellent rameur qui avait monté seulement une fois une bicyclette pour son plaisir et qui s'est mis à l'entraînement pour les courses cyclistes à l'âge de 30 ans. Il a remporté plus d'une belle victoire; mais rappelez-vous que c'était un athlète qui s'entraînait depuis longtemps pour le bateau. C'est ce qui prouve qu'un athlète qui s'entraîne en vue d'un exercice, peut s'essayer dans un autre avec de grandes chances de succès, comme mainte autre expérience l'a prouvé.

Nous sommes d'avis cependant que lorsqu'un homme a plus de 35 ans d'âge, il ne doit plus songer aux courses, quoiqu'il puisse, bien entendu, prendre de l'exercice à dose modérée pour se maintenir en bonne santé et passer agréablement le temps.

L'amateur ou le professionnel qui a parcouru une glorieuse carrière sur la piste, s'apercevra du moment où il devra céder la place aux plus jeunes et il verra que c'est au plus tard à 35 ans. Bien avisé celui qui sait se retirer à temps sur ses succès !

Choisissez donc votre coureur entre 17 et 20 ans, après qu'il aura monté la bicyclette au moins six mois. La taille est de peu d'importance aujourd'hui, avec la multiplication des bicyclettes; mais ce qu'il faut, ce sont de bonnes jambes, de bons bras et une poitrine bien développée, indice de poumons bien sains.

Un médecin anglais très connu, le Dr Allan, donne les mesures suivantes de la circonférence de la poitrine comparée à la hauteur de l'homme entre 20 et 25 ans. Son tableau est intéressant :

$1^{m}54 = 0^{m}85$	$1^{m}69 = 0^{m}95$
$1^{m}57 = 0^{m}87$ 1/2	$1^{m}72 = 0^{m}96$
$1^{m}59 = 0^{m}89$	$1^{m}74 = 0^{m}98$
$1^{m}62 = 0^{m}90$ 1/2	$1^{m}77 = 0^{m}99$
$1^{m}64 = 0^{m}91$ 1/2	$1^{m}80 = 1^{m}00$
$1^{m}67 = 0^{m}93$ 1/2	$1^{m}82 = 1^{m}01$

L'athlète que nous choisirons doit avoir la tête bien « vissée » sur les épaules, pour s'habituer aux différents trucs en usage sur la piste; en un mot, il lui faut de l'adresse.

Nous inclinons à avoir une légère préférence pour les natures qui ont de l'excès de chair (quelques livres seulement) à perdre; cela vaut mieux que d'être mince, car il est plus facile à l'entraînement de perdre du poids que d'en gagner. Les personnes prédisposées à l'embonpoint viennent en forme au bout d'un peu de temps de bon travail, dur et régulier, tandis que les jeunes gens efflanqués ne supportent pas l'entraînement sévère.

Un homme mince peut être comparé à une chandelle dont le suif n'a pas l'épaisseur suffisante autour de la mèche, et qui « brûle » rapidement faute d'aliment nécessaire; avec beaucoup de suif, au contraire, la chandelle dure longtemps.

Nous pourrions citer plusieurs hommes du temps du grand bicycle qui pesaient, en hiver, 80 et 90 kilogrammes et qui, après six semaines d'entraînement, retrouvaient leur ancienne forme après avoir perdu environ 5 ou 6 kilos. Les vieux champions, tels que Dick Howell, Fred Wood, Lees, gagnaient tous de la graisse en hiver et ne se considéraient en forme que lorsqu'ils retrouvaient, à une livre ou deux près, leurs poids d'entraînement. Huret, Holbein, Charles Terront et d'autres hommes de premier ordre pèsent beaucoup plus lourd lorsqu'ils sont hors de forme qu'à l'entraînement. C'est ce qui justifie notre préférence pour les sujets qui ont du poids « à perdre ». Il faut faire exception naturellement pour ceux qui, s'entraînant hiver comme été, se maintiennent constamment forts et vigoureux; mais combien rares sont les athlètes de ce genre sur la piste!

Le rapport entre la taille et le poids d'un athlète jouissant d'une excellente constitution et d'une parfaite santé peut être basé avec assez de certitude sur la table suivante, en usage dans les compagnies d'assurance sur la vie :

1m 54 = 53 kilog.	1m 69 = 66 kilog.
1m 57 = 56 —	1m 72 = 68 1/2
1m 59 = 59 1/2	1m 74 = 72
1m 62 = 61 1/2	1m 77 = 75
1m 64 = 64 1/2	1m 80 = 78
1m 67 = 65 1/2	1m 82 = 80

L'augmentation de poids peut être calculée à raison de 1 kilo par centimètre environ.

Nous savons que la plupart des athlètes anglais sont de fervents pratiquants du sport, l'hiver comme l'été; mais un coureur cycliste peut difficilement joindre la pratique du foot-ball à celle de la bicyclette, à cause des risques nombreux d'accidents qu'il court, et qui peuvent suspendre sa carrière pour des mois, parfois même pour des années.

Oui, certes, nous préférons, l'hiver, la promenade à bicyclette ou le rallye-paper, le cross-country, dans lesquels on exerce ses jambes à la course. Cela ne peut qu'entretenir les poumons en bon état et c'est une chose très nécessaire aux cyclistes.

Voilà déjà des éléments pour le choix de notre athlète; mais il ne faut pas oublier qu'il doit aussi avoir des qualités morales, parmi lesquelles l'intelligence, l'énergie et l'endurance. Mais nous n'insisterons pas là-dessus, car s'il est intelligent, il comprendra justement l'importance de ces qualités en lisant les autres chapitres de cet ouvrage.

Il faut absolument avoir de l'adresse pour remporter une victoire et il ne suffit pas de se confier entièrement à la vigueur de ses muscles. C'est incroyable le nombre de petites choses qui se passent dans le cerveau d'un homme pendant qu'il est en course. Chaque mètre de piste qu'il fait a pour ainsi dire besoin d'être étudié. Tout en suivant doucement le train, il faut surveiller attentivement les coureurs de tête, les entraîneurs, se rendre compte de la distance déjà parcourue, de sa position. Mais surtout ne perdez pas de vue le dernier tour. C'est alors que chaque parcelle de votre courage et de votre énergie doit être utilisée pendant que votre intelligence et votre résistance jouent également leur rôle dans la course. Aussi, songez combien ces qualités sont importantes et efforcez-vous de les développer, car vous apprécierez leur extrême utilité dans la lutte finale sur le poteau.

Un coureur que l'on peut donner comme modèle pour son habileté — il est aussi malin qu'un Anglais peut l'être — est A. C. Edwards, qui courut plusieurs années à Paris et ne cessa de remporter

des succès. Il a gagné des douzaines de courses sur des hommes plus entraînés que lui, simplement par la sûreté de son jugement, par sa tactique. Il a disputé bien des matchs, et il s'assurait généralement l'avantage au dernier tour en sachant profiter des moindres circonstances.

Il est un fait, c'est que lorsque Zimmerman courut à Paris son premier match contre Edwards, son entraîneur qui savait combien l'Anglais était habile, lui donna des instructions en conséquence. Zimmie marcha du commencement à la fin et c'est ainsi qu'il gagna sans être inquiété.

C'est tout un secret que de savoir juger ses adversaires pendant la course, les prendre par surprise, faire un démarrage subit et les laisser sur place au moment où ils guettent votre emballage. Mais il doit être clair pour les novices que la tactique est une condition *sine quâ non* du succès, ne l'oublions pas.

L'énergie est aussi une qualité absolument indispensable, puisqu'elle nous permet d'accomplir des choses que, sans elle, nous n'aurions jamais faites et de triompher d'obstacles et de difficultés qui paraissent ainsi peu de chose.

C'est le cas pour le coureur qui, au moment de l'effort suprême, conserve, quoique épuisé, sa vitesse, et voyant son adversaire abandonner la lutte finit par conserver le meilleur sur le poteau. Un homme merveilleux pour sa constante énergie était Frédéric de Civry — ami personnel de l'auteur — car il gagna plusieurs courses alors qu'il n'avait d''entraînement que tout juste pour suivre seulement le train. C'est qu'il serait plutôt tombé de machine qu'il n'aurait abandonné, sans entamer une lutte aussi terrible que s'il se fût agi de sa vie même. Mais il poussait les choses à l'extrême, car il ne s'entraînait pas convenablement ni régulièrement, ce qui le forçait à se dépenser beaucoup plus qu'il n'aurait fallu pour remporter la victoire.

Quelquefois cependant, il se trouva vraiment en forme ; il gagna ainsi à plusieurs reprises le Championnat de France et plusieurs belles courses en Angleterre, bien qu'il eût des prédispositions à la maladie de poitrine.

Quand il était tout jeune, les médecins lui défendaient de se livrer

à aucun exercice ; mais grâce au bicycle, il se mit graduellement en forme, et finalement devint plus vigoureux et fut véritablement un champion de premier ordre. Il n'oublia jamais une phrase qui parut un jour dans une feuille de l'époque, intitulée *Bicycling Times*. « De Civry n'est pas bâti pour la course. » Il avait cou-



Frédéric de Civry.

tume de dire « qu'il montrerait bientôt de quoi il était capable » et il le montra effectivement, mais on peut dire qu'il était doué d'une énergie double et les athlètes de cette trempe sont rares.

L'endurance peut être le résultat d'un entraînement soutenu chez les hommes qui ont reçu en partage une poitrine bien développée et d'excellents muscles. Cela permet à un coureur de « piler » quand

même il est visiblement vanné ; au moyen d'un exercice continuel, la vitalité revient, accompagnée d'une nouvelle dose de force et au besoin de vitesse. L'endurance doit être recherchée surtout par les hommes qui courent sur de longues distances ou pendant vingt-quatre heures et qui accomplissent des parcours comme la traversée de l'Angleterre, Saint-Pétersbourg-Paris, Bordeaux-Paris.

Huret, Stéphane, Cottereau, Mills, Holbein, Corre et Charles Terront peuvent être donnés à la jeune génération comme des exemples d'endurance ; mais la palme en ce genre doit être décernée à Charles Terront, qui a véritablement battu le record de l'endurance en restant par exemple trente-six heures consécutives en selle, sans descendre une seule fois, en marchant soixante-douze heures, soit trois jours et trois nuits sans dormir, dans la course de Paris-Brest qu'il gagna et en établissant les records de Saint-Pétersbourg à Paris (3.200 kilomètres en quatorze jours) et de Rome à Paris, sans compter ses courses de six jours à raison de dix-huit heures par jour, courses dont nous parlerons dans un autre chapitre.

On peut dire que ceci, c'est l'endurance exagerée, et nous ne conseillons aucunement aux jeunes coureurs de suivre cette voie, qui ne doit être ouverte qu'aux professionnels à l'affût de gros prix, en nature ou en espèces.

C'est jouer sa vie que de monter à bicyclette dans ces conditions, et de tels exploits peuvent être dignement comparés à ceux de l'homme qui jeûne pendant une semaine ou qui mange vingt œufs durs sans boire.

Tout ce que nous venons d'énumérer : intelligence, adresse, courage, énergie et endurance, a sa place dans les courses et l'entraînement : c'est aussi important pour la carrière du coureur que le pilote pour la direction du vaisseau qui doit rentrer au port. Aussi conseillons-nous à chacun de suivre attentivement ce qui sera dit dans les chapitres suivants et d'en faire son profit en méditant les comparaisons que nous allons établir.

On a toujours estimé qu'en général l'Anglais ou l'Américain est supérieur, dans toutes les branches du sport et de l'athlétisme, à

ANGLETERRE



JACK GREEN — A. C. EDWARDS — E. PARLBY
PIETTE — MARTEN

l'Européen du continent ; mais c'est là une simple légende, ainsi que l'ont prouvé les récentes victoires remportées par des Français sur des Anglais et des Américains.

Il faut dire que l'infériorité des nations du continent au point de vue sportif, s'expliquerait parfaitement par ce fait que chaque jeune homme doit quitter sa famille, ses affaires et son entraînement, entre 19 et 20 ans, pour aller à l'armée et accomplir un service militaire de trois ans, service réduit à un an s'il s'agit d'un fils de veuve. Ceux qui sont exemptés sont généralement de jeunes phtisiques, ou des infirmes qui ne sont pas plus propres d'ailleurs à la course qu'au service militaire.

Cette obligation du service militaire, qui pèse sur tous les jeunes athlètes, les arrête net dans l'essor de leurs succès sportifs, puisqu'elle vient interrompre leur carrière à ses débuts. Les Anglais et leurs cousins les Yankees peuvent donc s'estimer « d'heureux coquins » au point de vue sportif, de n'avoir pas à renoncer ainsi à la piste ou aux courses juste au moment où ils arrivent en belle forme.

Le service militaire en France a été réduit successivement, il est vrai, de sept à cinq ans puis de cinq à trois ans ; mais dans l'intérêt des sports, il devrait être réduit à... rien. Cela permettrait aux continentaux de montrer ce dont ils sont capables contre les Anglais à égalité de conditions d'entraînement et d'âge.

On sait que, l'année dernière, Jacquelin a été le meilleur et le plus égal des champions français, quoiqu'il ait été suivi de bien près, une partie de la saison, par Morin. Il est un exemple frappant des exigences terribles du service militaire; car après avoir battu tous les hommes de quelque réputation, en France, en Angleterre, en Allemagne et en Belgique et avoir mérité le véritable titre de champion d'Europe, il a été appelé sous les drapeaux et a dû accomplir son service à Beauvais.

Le sport meurt de sa belle mort lorsque ses jeunes et brillants héros sont requis par l'autorité militaire française de servir pour l'honneur et la gloire de leur patrie.

Pour finir ce chapitre, voici un tableau intéressant de la taille moyenne des hommes de dix-huit à vingt-cinq ans dans différents

pays. Ce tableau est aussi exact que possible, car il a été établi à l'aide de documents émanant des prisons militaires et d'autres lieux semblables où l'on se livre à de fréquentes mensurations :

Taille moyenne dans certains pays

	A 18 ANS	A 19 ANS	DE 20 A 25 ANS
	m. c.	m. c.	m. c.
Européens occidentaux	1,64	1,65	1,69
Angleterre (classe ouvrière)	1,675	1,70	1,735
— (aristocratie)	1,73	1,75	1,76
France (du midi) Italie, Espagne. .	1,575	1,60	1,625

Taille moyenne générale par âges

AGE	TAILLE	AGE	TAILLE
	m. c.		m. c.
16 ans.	1, 625	21 ans.	1, 70
17 ans.	1, 65	22 ans.	1, 71
18 ans.	1, 65	23 ans.	1, 715
19 ans.	1, 675	24 ans.	1, 723
20 ans.	1, 70	25 ans.	1, 723

FRANCE



Phot. Barenne.

JACQUELIN

CHAPITRE II

PRÉPARATIONS PRÉLIMINAIRES

L'âge à choisir. — La constitution du sujet. — Pas de faiblesse de cœur ou de poumons. — L'examen du docteur. — L'entraînement, c'est la santé. — La régularité. — Comme Sandow. — Plus vous cyclez, mieux vous cyclez. — Un petit purgatif s. v. p. — L'huile de ricin. — La constipation. — Le bain chaud et le bain tiède. — Le bain froid. — Les petites douceurs. — Plus de tabac. — Le fruit défendu.

Tout jeune homme peut pratiquer l'entraînement en vue des courses de bicyclette, pourvu qu'il ait atteint un âge convenable et qu'il soit doué d'une bonne constitution, ainsi que nous l'avons dit plus haut.

Ce serait donc pure folie de commencer une préparation sérieuse lorsqu'on a le cœur faible, ou les poumons atteints ; on arriverait tout simplement à un résultat désastreux. Aussi, quelque léger doute que vous ayez au sujet de l'un de vos organes, faites-vous examiner, c'est plus sage, par un médecin de savoir. D'ailleurs, c'est la première chose à faire, dans tous les cas, même si l'on est bien portant, avant de se décider à commencer l'entraînement.

Une fois l'examen fait, et si l'issue en a été satisfaisante, vous pouvez commencer graduellement à suivre le régime dont nous allons donner les détails et qui a pour but d'amener son homme au meilleur état de santé et à la meilleure condition pour lutter également contre tous les autres coureurs les plus renommés.

Rappelez-vous pendant toute votre préparation ceci : c'est qu'entraînement veut dire excellente santé, régularité dans les repas et

exercice constant pour maintenir le corps toujours prêt à la lutte et en état de souplesse, car la force musculaire n'a pas autant d'importance dans le cyclisme que la science du bon coup de pédale, lequel ne s'acquiert que par la pratique ; la force est seulement la base sur laquelle repose le travail et qui lui sert de fonds.

La bonne santé et l'exercice continuel sont les secrets de la supériorité du grand coureur, et pour acquérir cette supériorité, il faut un entraînement régulier, comme il faut à une locomotive des réparations, des soins constants et un graissage continu pour qu'elle accomplisse son service.

La régularité joue en effet un rôle très important dans la vie d'un jeune athlète, et le proverbe « Lever à six, manger à dix, dîner à six, coucher à dix, cela fait vivre dix fois dix », trouve ici sa juste application. Le tout est, pour un coureur amateur, de concilier les exigences de ses affaires commerciales ou autres avec celles de sa vie sportive,

Ne croyez pas en voyant un homme aux muscles énormes et saillants, comme Sandow, que cet homme doive forcément devenir un champion cycliste; car en fait de cyclisme il n'y a pas de criterium et ces muscles gros et durs qui font votre admiration devront acquérir de la souplesse pour que les mouvements des cuisses puissent atteindre la rapidité voulue.

On croit généralement que ramer, marcher et courir sont d'excellents exercices pour un champion de cycle; mais tel n'est pas du tout notre avis, car chaque exercice met en mouvement une série différente de muscles qui ne sont pas tous utilisés dans le cyclisme. Cependant un sport quelconque pris à petites doses ne peut avoir d'inconvénient.

Mais ce qui doit bien entrer dans la tête des cyclistes, c'est que plus ils feront de bicyclette, mieux ils marcheront comme coureurs yclistes.

Pourvu qu'ils s'entraînent deux fois par jour, ils n'auront pas besoin de se préoccuper du vieux dicton « mille mètres en course, mille mètres de marche et un coup d'aviron. »

Marchez à pied autant que vous le jugerez convenable pour

ANGLETERRE



Phot. Barenne.

E. PARLBY

Champion du Pneu-Páris en 1897.

vous promener sans vous fatiguer; mais ne faites de l'entraînement que sur votre bicyclette.

Il faut dire que la vieille méthode d'entraînement, consistant en absorption de purgatifs nombreux et en transpiration abondante, avait pour but beaucoup plus de diminuer le poids que de développer les muscles. Aussi était-elle en usage chez les jockeys. Cette méthode a été abandonnée, car au point de vue du cyclisme, elle ne menait à rien. C'est cependant une absolue nécessité de prendre une ou deux purgations avant de commencer aucune espèce d'entraînement, et nous conseillons de se livrer à cette petite opération au moins trois bons jours avant tout exercice.

Parmi tous les purgatifs, nous recommandons l'huile de ricin, qu'on prend très facilement dans un gobelet, mélangée avec du jus d'orange. L'orange elle-même et quelques piments pourront aider à faire ensuite passer le mauvais goût s'il persiste encore.

Prendre le tout vers 7 ou 8 heures du matin. On aura préparé la veille du bouillon léger avec du bœuf, des pieds de veau et force carottes, choux et navets ; le bouillon sera passé et on devra en prendre une tasse toutes les demi-heures, de 9 à 11 heures, temps pendant lequel on devra rester à la chambre. On déjeunera comme d'habitude, mais très légèrement. Ne pas sortir de l'après-midi sauf pour une petite promenade ; dîner sommairement avec du pain et du lait, et se mettre au lit de bonne heure.

Il y a des purgatifs moins vigoureux, en usage dans plusieurs maisons, mais selon nous, l'huile de ricin est celui qui produit le meilleur effet pour le but que nous nous proposons. Il est préféré de tous les coureurs qui sont nos amis et nous l'avons fait adopter avec grand succès pendant des années, par les hommes dont nous dirigions l'entraînement.

Il répugne, nous le savons, à quelques jeunes gens d'absorber l'huile, quoique par le moyen que nous indiquons, on n'en sente vraiment pas le goût.

Aussi ne prétendons-nous pas qu'il n'existe rien d'autre équivalent, et nous laissons ceux qui connaissent un meilleur purgatif, absolument libres d'en user, si cela leur plaît.

Il faut surveiller le fonctionnement des intestins et prévenir la constipation. Nous espérons sincèrement que le lecteur accordera plus qu'une attention distraite à ce « baromètre » de la santé qui est la base de tout régime. Il est aussi nécessaire que, pour les repas, de choisir pour... le contraire des heures régulières auxquelles on s'habitue vite. A ce point de vue, il peut être utile de prendre de temps à autre un purgatif très anodin qui remettra les choses en bon état, s'il se produisait un arrêt fâcheux.

Nous attachons une grande importance aux soins de propreté donnés à la peau, car c'est un excellent adjuvant de la santé, et nous conseillons un bain *tiède* au moins une et même deux fois par semaine, pendant le premier mois d'entraînement; le matin, cela corrige dans les muscles et dans tout l'organisme, les fatigues inaccoutumées que vous avez introduites dans votre vie quotidienne. Nous engageons à prendre encore de préférence, si cela est possible, tous les huit jours, un bain turc, sans toutefois prolonger le séjour dans l'étuve, quoique nous estimions qu'une transpiration modérée soit nécessaire; une petite douche, un massage vif ensuite, et vous voilà un autre homme. C'est surtout si vous avez de la peine à vous débarrasser d'un excès de chair, que le bain turc devra faire partie intégrante de votre entraînement; mais il faudra avoir soin de vous reposer ensuite et de faire seulement un léger travail le jour suivant. En hiver, les bains turc et un travail un peu dur sur la route maintiennent un homme suffisamment en forme, pour qu'il puisse recommencer sans trop de peine son entraînement, quand la véritable saison est revenue.

En Angleterre, il y a des hommes qui prennent l'habitude du bain froid absolument quotidien; ils arrivent à le supporter sans peine, mais nous ne recommandons pas cette pratique, qui n'est d'ailleurs pas en usage en France. Il faut surtout s'abstenir des bains froids en mars et avril, car à cette époque surtout, il faut éviter de s'enrhumer. Nous savons bien que dans certains ouvrages sur l'entraînement, le bain froid est recommandé comme une des meilleures choses qui existent, mais il n'y a pas un athlète sur vingt qui croie à son efficacité, et l'on peut certainement devenir un champion fameux sans cela. Nous allons même plus loin et



Phot. Barenne

A. A. CHASE

nous disons (en ceci nous sommes d'accord avec des hommes tels que Zimmerman, par exemple) que même la simple douche, telle qu'elle est administrée dans la majorité des quartiers de coureurs, n'est pas nécessaire à l'entraînement et n'est profitable qu'aux hommes ayant atteint le summum de leur forme et leur poids normal; alors la douche, après une journée de travail ou de courses, sert à arrêter la transpiration. On la fait suivre d'un bon massage.

Certes, la douche en pluie est très agréable les jours de grande chaleur, en plein été, et l'on peut en faire usage à l'occasion; mais en fait, le massage avec le gant de crin, la serviette, ou même encore avec la main nue est préférable à la douche. Les vieux entraîneurs et les plus modernes « managers » ne permettraient pas à leurs *poulains* de risquer cette douche en pluie si la chaleur n'était pas écrasante et si la transpiration ne coulait pas trop abondamment. En un mot, et pour nous résumer, l'homme lui-même doit être juge des circonstances qui lui permettent d'user exceptionnellement du bain froid et de la douche.

Il y a certains petits plaisirs que les vieux entraîneurs conseillent de mettre autant que possible de côté. Parmi ceux-ci, est l'usage du tabac que, pour notre part, nous proscrivons très décidément sous toutes ses formes : cigarettes, cigares et pipes. On a beaucoup écrit dans les livres d'entraînement à ce sujet et toujours contre. La vérité, c'est que les poumons sont les « soufflets » qui aident les membres à se mettre en mouvement et le tabac, en si petite quantité que ce soit, est préjudiciable à ces organes. Nous sommes même les ennemis de la simple cigarette que plus d'un coureur croit pouvoir s'offrir, à l'entraînement ou après une course. Entraînez-vous pour de bon, ou laissez l'entraînement de côté et ne venez pas encombrer la piste de la présence d'un inutile; voilà quel est notre dernier mot. Si vous avez vraiment envie de vous couvrir de gloire, vous saurez bien résister à l'envie de fumer, comme vous le faites dans un salon où il y a des dames ; il s'agit là d'un petit effort de volonté et rien de plus.

Les amateurs, moins stricts que les professionnels, ne se doutent pas qu'une cigarette ou un cigare peut leur coûter plusieurs mètres d'avance ; c'est cependant la vérité.

Quand vous aurez cessé tout entraînement ou que la piste aura cessé de vous sourire, vous pourrez fumer tout à votre aise si cela vous plaît et si vos moyens vous le permettent ; mais jusque-là que le tabac soit pour vous l'ennemi.

CHAPITRE III

DU CHOIX D'UNE MACHINE ET D'UN COSTUME

Une machine de premier ordre. — Le pneumatique. — Roues de rechange. — Machine de route et machine de piste. — La multiplication. — Une seule selle. Les toe-clips. — Les coureurs américains. — Position des poignées. — Anecdotes. — De drôles de costumes. — Le champion du ridicule — Les médailles des Allemands. — Les coureurs russes. — Les costumes de jockeys. — En Australie. — Jerseys de soie. — De bonnes réformes. — Union Jack. — Les emblèmes. — Adoption des couleurs. — Les équipes jolies à voir.. — Le gilet de flanelle. — Le maillot. — Les souliers. — La valise du coureur. — Une liste utile.

Si notre débutant est un novice, il demandera certainement des conseils au sujet de la machine qu'il doit acheter. Il voudra aussi connaître les manières de faire des coureurs, savoir comment il doit s'habiller, quels souliers il doit porter, si les toe-clips sont indispensables, etc., etc...

Et de fait, nous sentons qu'il est utile de donner à notre futur coureur toutes ces indications.

Nous n'avons pas l'intention de conseiller une marque de machine en particulier, mais nous tenons à dire que tous les fabricants ne s'occupent pas de la bicyclette dite « de course ». Certaines maisons seulement, assez nombreuses d'ailleurs, fabriquent des machines de tout premier ordre, avec lesquelles on est suffisamment outillé pour lutter contre les amateurs et les professionnels actuellement au travail.

Surtout n'allez pas vous adresser à quelque petit marchand qui n'a jamais construit de sa vie une machine de course, mais qui

prétend être capable de faire aussi bien que « les grandes maisons », parce qu'il connaît parfaitement « leurs trucs » et que ce n'est pas « si malin que ça ». Pour qu'une machine soit en état de résister aux efforts du démarrage et de l'emballage, il faut qu'elle ait été éprouvée au moyen d'un outillage spécial, que possèdent seules les grandes usines. En outre, les maisons qui sont montées sur un grand pied et qui entretiennent de nombreux coureurs, sont seules à même de recueillir auprès de ces coureurs, des indications qui leur permettent de modifier heureusement certains détails, de renforcer ici, d'alléger là et de se rapprocher ainsi peu à peu de la perfection.

Pour le choix du pneumatique, inspirez-vous de ce que vous entendrez dire par les meilleurs coureurs, mais veillez surtout à ce que le bandage que vous prendrez soit très souple et donne le maximum d'élasticité, même lorsqu'il est gonflé très dur, comme cela se fait sur la piste. Ne vous préoccupez pas du mode d'attache puisqu'il vous sera toujours impossible, en course, de réparer une fuite; mais, pour éviter de perdre du temps en réparations, ou pendant que votre bandage sera chez le « médecin », procurez-vous des roues de rechange que vous pourrez adapter exactement sur votre machine, en attendant que les autres soient de nouveau prêtes à rouler. Ces roues devront être absolument pareilles comme taille et comme poids, à celles dont vous vous servez habituellement, afin que vous ne sentiez pas de différence dans l'effort, ce qui nuirait à votre entraînement.

Il sera bon d'avoir deux machines, l'une pour les courses sur piste, légère et fine, et l'autre plus forte pour le travail sur route que vous aurez à effectuer de temps à autre. Ne vous servez pas de l'une pour l'usage auquel l'autre est destinée : cela ne vaudrait rien à cause de la différence des conditions dans lesquelles vous travailleriez ; or, vous savez que le travail doit toujours être égal. Pour la même raison, que vos deux machines aient des manivelles d'égale longueur, la selle la même hauteur, le guidon la même distance.

Parlons maintenant de quelque chose de très important : la multiplication. Vos deux machines devront être munies *de la même mul-*

BELGIQUE



Phot. Barenne

Robert PROTIN

Champion du Pneu-Pâris, en 1897.

tiplication. Certains coureurs changent souvent leur multiplication par caprice; ne choisissez la vôtre qu'après avoir pris conseil des coureurs ou des fabricants eux-mêmes sur cette question capitale. Vous vous déciderez ensuite, suivant votre structure, vos forces et vos idées personnelles. Le seul conseil que nous puissions vous donner, est d'adopter plutôt qu'une autre, la multiplication qui est employée pour le moment, avec le plus de succès, par la généralité des coureurs. Mais si nous désirons que vos deux machines soient multipliées semblablement, c'est parce qu'il est nuisible, comme nous l'avons dit plus haut, de travailler dans des conditions différentes, et vos deux machines doivent servir chacune à leur tour à votre travail.

Deux machines sont amplement suffisantes et nous voudrions voir sur chacune d'elles la même selle qui pourra être munie d'un collier de serrage, permettant de la fixer à volonté sur l'une ou l'autre tige de selle.

S'habituer à une selle pour l'entraînement et les courses est une très bonne chose, de sorte que nous vous engageons à la placer d'abord sur votre machine de route. Profitons de cette occasion pour recommander de ne s'entraîner et de ne courir que sur un seul type de machine. Montez la bicyclette seulement et n'enfourchez jamais de tricycle, de tandem et de triplette, car cela exercerait une influence désastreuse sur votre action et votre coup de pédale.

Laissez donc les machines multiples à ceux qui ont choisi le métier d'entraîneurs.

Il sera nécessaire de munir vos pédales — à scies, naturellement — de toe-clips ou cale-pied, qui ont pour but d'empêcher le pied de quitter la pédale lorsque les mouvements sont vifs. Il existe beaucoup de sortes de toe-clips.

Certains coureurs américains, Zimmerman, Banker, Wheeler, Johnson et d'autres, ont introduit en France la mode d'entourer les pédales d'une bande de caoutchouc dans laquelle ils entrent la pointe du pied pour éviter le glissement. Ce système est certainement efficace, mais il paraît plus dangereux, en cas de chute, que les simples toe-clips actuellement sur le marché. C'est aussi

une question de vogue, et peut-être quelque inventeur nous donnera-t-il, un de ces jours, un nouveau toe-clip plus pratique que ceux que nous connaissons, auquel cas il faudra avoir recours aux coureurs et aux fabricants pour connaître leur avis.

La question de position des poignées du guidon est toute personnelle. Chacun a ses idées là-dessus, et c'est seulement après quelques jours d'entraînement sur piste et après divers tâtonnements que vous trouverez de vous-même votre position exacte, c'est-à-dire celle qui vous convient le mieux suivant que vous préférez être plus ou moins penché.

Nous pourrions faire tout un recueil d'anecdotes au sujet des costumes comiques et étranges que nous avons été à même de voir pendant notre carrière de courses, et principalement pendant les années où le grand bicycle faisait florès.

Nous avons vu, en course, des hommes vêtus de costumes de clowns, comme ceux que portait *Auguste* à l'Hippodrome de la place de l'Alma, avec une collerette tuyautée autour du cou et des pantalons bouffants descendant à la cheville; d'autres avaient de larges ceintures de couleur comme les Espagnols, avec des bas bleu clair et des bottines à élastiques.

Il y avait autrefois un coureur de province que nous appelions « le champion » pour nous moquer des costumes ridicules dont il s'affublait. Il avait, en effet, bien plus l'air d'un acrobate que d'un sportsman, avec ses maillots couleur chair sur lesquels il passait un caleçon, comme en mettent les hercules forains.

En Allemagne et en Autriche, les coureurs arrivent sur la piste avec la poitrine constellée de médailles de toutes grandeurs, dont ils ont soin de se débarrasser d'ailleurs au moment de se mettre en selle. De Civry disait d'eux qu'ils « ôtaient leurs harnais ».

Cette coutume existe encore dans plusieurs villes des provinces allemandes où une demi-douzaine d'insignes accrochés au dolman produisent un effet considérable, les jours de fêtes cyclistes.

Les coureurs russes sont obligés par les règlements de fixer un énorme numéro (celui qu'ils portent au programme) sur une de leurs cuisses, du côté des spectateurs, ce qui nuit singulièrement à l'harmonie du costume.



Phot. Barenne.

JOHN S. JOHNSON

Ce qui est positivement amusant, c'est la manie qu'on a eue d'imiter sur la piste les costumes de jockeys. Tout y était : la casquette à visière monumentale, la casaque flottante et même la cravache destinée à compléter la ressemblance. Heureusement pour nous que le sport cycliste est devenu assez important par lui-même pour n'avoir pas à être assimilé à d'autres et que les costumes de clowns ont été bannis de la piste.

Nous croyons cependant qu'en Australie, les coureurs portent encore des casaques et blouses de jockeys pour faire plaisir au public, qui aime la variété dans les couleurs. Il est évident, d'ailleurs que si, au Grand-Prix de Paris, les jockeys s'avisaient d'adopter tous la même nuance, le public protesterait, et avec raison, car y a-t-il quelque chose de plus joli que le spectacle des chevaux, se rendant au départ, surmontés de leurs cavaliers multicolores ?

Il est sincèrement très regrettable que les coureurs prennent si peu de souci de leur costume de course, et nous avons souvent partagé le dégoût de beaucoup de spectateurs à la vue des maillots sales et passés qu'on exhibe trop fréquemment. Certains coureurs semblent n'avoir ni fierté ni goût, ou ne pas se douter de l'effet qu'ils produisent ; c'est peut-être parce que personne ne le leur a dit.

Au point de vue des couleurs, il n'y a pas trop à se plaindre à Paris ; nous avons constaté, la saison dernière, à Buffalo et à la Seine, des essais louables tentés pour introduire de la variété dans le coup d'œil.

Certains coureurs choisissent des emblèmes qu'ils font broder sur leur maillot, devant et derrière, et l'équipe Edwards-Green eut, nous nous le rappelons, beaucoup de succès avec son " Union Jack " se détachant sur un maillot de soie noire.

Sur la plupart des pistes, en France, il est défendu de courir autrement qu'en culotte noire ; c'est une règle presque générale et que nous approuvons. Il reste bien assez à faire si l'on aime les jeux de couleurs, dans les jerseys, pour peu qu'on y mette de l'amour-propre et une pointe de goût.

Nous conseillons fortement aux futurs champions de vitesse qui nous liront, de choisir des couleurs qui leur appartiennent en propre et sous lesquelles ils aient la ferme intention de toujours

courir. N'est-il pas agréable de regarder un peloton de coureurs tous revêtus de maillots bien propres, sur lesquels éclatent les nuances les plus vives et les plus diverses? C'est joli, joli, et cela fait honneur au cyclisme.

Zimmerman et Wheler portaient tous deux des maillots bleu-clair sur lesquels étaient brodés différents emblèmes et qui produisaient très bon effet.

Pour faire faire des maillots de ce genre, il faut s'adresser à des spécialistes habitués à fournir les coureurs et desquels on obtiendra ce qu'on chercherait vainement ailleurs. Dès lors que vous faites une chose, faites-la bien et choisissez ce qu'il y a de mieux, quand ce ne serait que pour votre satisfaction personnelle.

En course, ou plutôt avant de vous mettre en selle, assurez-vous que rien ne cloche dans votre costume et si vous êtes l'étoile du moment, n'oubliez pas que tout le monde a les yeux fixés sur vous.

Les équipes de tandems, triplettes et quadruplettes gagnent aussi beaucoup à être habillées d'une manière uniforme.

Etant donné que vous aurez à faire du travail sur la route avant de vous mettre à la piste, il sera nécessaire de porter un gilet de mérinos léger, bien ajusté au corps, sur la peau, et par-dessus lequel vous mettrez un épais maillot de laine. Un foulard d'étoffe douce, une casquette, votre complet cycliste sans oublier le veston, et vous voilà équipé pour une bonne promenade aller et retour sans arrêt, ce qui provoquera une saine transpiration.

Les deux principaux objets sur lesquels il importe de fixer l'attention sont le gilet de mérinos léger et le maillot de laine, qui deviendront inséparables de votre entraînement. Vous pouvez acheter au moins une douzaine de ces gilets, avec des manches courtes et trois maillots à longues manches et à col haut, enveloppant bien le cou.

Chaque fois que vous rentrerez en transpiration au logis, d'une ballade d'entraînement à pied ou à bicyclette, changez immédiatement votre gilet pour un sec, et profitez-en pour vous frotter vivement avec une serviette de gros tissu. Le gilet de mérinos est absolument nécessaire pour absorber la plus légère transpiration, mais il faut en changer chaque fois que vous le jugez utile.

HOLLANDE



Phot. Barenne.

JAAP EDEN

Lorsque vous commencerez l'entraînement sur piste, gardez encore votre petit maillot sur la peau, et aussitôt après votre travail, revêtez un gilet sec que vous aurez apporté dans une petite valise. Rappelez-vous qu'en aucune circonstance, il ne faut garder sur la peau un tissu mouillé par la transpiration : c'est d'une importance exceptionnelle pour vous empêcher d'attraper froid ou même un rhume après avoir eu très chaud.

Comme vous commencerez votre entraînement au moins six semaines avant Pâques, il pourra faire encore assez frais et même humide. Aussi ferez-vous bien de vous habiller en conséquence et de passer un caleçon de laine par-dessus lequel vous pourrez mettre votre culotte de course et vos chaussettes, le maillot recouvrant le tout.

Il n'est jamais nécessaire de porter des gants pour s'entraîner sur la piste, mais sur la route ils activeront la transpiration.

En dernier lieu — *last but not least* — il convient de citer les souliers de course que nous avons gardés pour la fin. Les souliers doivent toujours être faits par un spécialiste connu et connaissant bien son métier ; autrement vous pourrez avoir toutes sortes d'ennuis avec cet accessoire qui devient, au contraire, un fidèle compagnon et des plus utiles pour le coureur, lorsqu'il est bon.

Nous avons connu des quantités de champions qui, après s'être servis des mêmes souliers pendant plusieurs saisons de courses et les avoir usés complètement, les clouaient au mur de leur chambre au milieu de leurs trophées, reconnaissants à ces « bons vieux amis » de les avoir menés si souvent à la victoire.

Il y a quelques années, nous nous trouvions, quelques coureurs, Médinger et moi, dans une ville de province où devait avoir lieu une réunion de courses. Or, Médinger s'aperçut qu'il avait laissé à Bordeaux la valise contenant ses effets. Il télégraphia immédiatement pour qu'elle lui fût envoyée, mais la valise n'étant pas arrivée à temps, il ne voulut jamais se mettre en piste, quoique nous lui eussions prêté un costume de course qui lui seyait à merveille : « Je n'ai pas *mes* souliers, » disait-il !

Les souliers avaient certainement plus d'importance dans le temps du vieux bicycle ; mais maintenant encore il y a des coureurs

qui préfèrent garder leurs vieux souliers auxquels il sont habitués, comme le chasseur est habitué à son fusil, avec lequel il tire plus sûrement.

Voici, pour terminer, la liste des objets qui doivent composer le « nécessaire » de l'homme qui se destine à la carrière des courses : il faut avoir soin d'acheter d'abord un petit sac à main dans lequel on transportera de chez soi à la piste et vice-versa tous les vêtements dont on se servira le même jour, et qu'on aèrera et sèchera quotidiennement.

Nous avons dit plus haut : douze gilets de ganse de mérinos et trois maillots de laine.

Ajoutons : trois caleçons de laine ; six paires de chaussettes noires ; trois paires de culottes noires de course ; deux casquettes ; deux foulards ; deux paires de gants ; une paire de souliers de course. Un complet cycliste ou même deux, et vous aurez avec tout cela de quoi faire face aux changements que nécessite la transpiration.

Dernier conseil : n'oubliez pas de faire laver ou nettoyer fréquemment tous vos vêtements de dessous.

CHAPITRE IV

CE QU'IL FAUT MANGER ET BOIRE, CE QU'IL FAUT ÉVITER.

La digestion facile. — L'alimentation. — Les poisons du coureur. — Des différents régimes. — C'est la base de l'entraînement. — Ceux qui n'en font qu'à leur tête. — Déjeuner à 8 heures. — Pas trop de thé. — Le café noir. — Les boissons alcooliques. — Le champagne. — Le lait. — Le lait chaud. — Manger d'abord, boire après. — Pour étancher la soif. — L'eau pure. — Le vin de Bordeaux et les eaux minérales. — Les aliments indigestes. — Le porc. — Les viandes à recommander. — Mangez régulièrement. — L'homme d'affaires. — Notre liste. — Le régime est un art. — Contre l'indigestion. — Vivons bien mais sans excès.

Ce qu'il faut manger et boire ? Voilà une des questions les plus difficiles à résoudre, quand on veut à la fois satisfaire son goût et ménager ses organes digestifs. C'est qu'il y a tant de plats, de viandes, de poissons, de légumes qu'il faut éviter ! Et il y en a d'autres qui sont éminemment recommandables et même nécessaires au coureur cycliste, pendant sa préparation qui augmentera son appétit, nous pouvons le dire, dans la même proportion que ses muscles. Nous attachons, répétons-le bien haut, une importance considérable à l'alimentation du coureur ; sa nourriture peut être comparée à celle d'un convalescent, avec cette différence, que l'homme à l'entraînement a besoin de manger cinq fois plus, tout en faisant un choix excessivement judicieux de ses aliments et en étudiant, pour ainsi dire, minutieusement le menu de son repas avant de l'absorber.

Nous avons souligné, dans plusieurs endroits de cet ouvrage, la folie évidente de certains coureurs et de managers qui semblent

croire qu'on peut manger de tout, et absorber une quantité de boissons variées qui sont autant de poisons au point de vue de l'entraînement.

Et, tout d'abord, si vous allez à l'étranger, ne vous promenez pas de restaurant en restaurant, en choisissant toujours les plats servis à la française, mais adoptez une maison, toujours la même, ou mieux une pension de famille, où vous puissiez rencontrer de vos compatriotes qui ont les mêmes habitudes que vous.

Au bout de quelques jours, vous serez acclimaté, ce qui est la principale chose à obtenir lorsqu'on voyage. Surtout, éloignez-vous des camarades qui aiment le plaisir et qui vous auraient bientôt fait perdre tout le bénéfice de votre entraînement, car il faut des semaines de travail pour regagner la forme que quelques jours « de noce » vous ont retirée.

Comme nous avons personnellement couru dans la plupart des pays d'Europe, nous savons quel est le mode d'alimentation en usage dans les différentes contrées. Nous avons d'ailleurs payé fort cher cette expérience, ce qui nous porte à conseiller très fortement aux jeunes actuellement sur la piste, de prendre très régulièrement leur repas, en réfléchissant plutôt deux fois qu'une aux propriétés des aliments qu'ils vont absorber, s'ils veulent éviter de s'affaiblir par de mauvaises digestions ou des boissons nuisibles.

La base de l'entraînement, c'est le régime, et ceux qui regardent comme inutile une vie strictement réglée peuvent, sans doute, brûler à un moment d'un éclat passager ; mais à la longue, leurs écarts de régime produisent leur effet et un beau jour, lorsqu'ils ont une lutte dure à soutenir, ils sont surpris de ne plus retrouver leurs moyens ordinaires.

Laissez-les donc fumer des cigarettes, boire et faire de bons dîners arrosés de vins généreux ; ils s'apercevront assez vite de leur erreur lorsqu'ils se remettront sérieusement à l'entraînement. Ces hommes-là n'en font qu'à leur tête ; ils s'entraînent quand il leur en prend l'envie subite et leur forme est généralement irrégulière ; vainqueurs un jour d'excellents adversaires, ils sont le lendemain battus, à leur grande surprise et à celle de leurs amis,

ANGLETERRE



Phot. Barenne.

ROBERTSON

par quelque nouveau venu, dont l'estomac est plus sain que le leur. C'est alors qu'ils regrettent leur faute.

En voilà plus qu'il n'en faut pour faire comprendre combien nous désirons voir nos futurs champions suivre un régime sérieux.

Passons maintenant à l'étude des détails et déterminons d'une manière aussi précise que possible, quels sont les différents aliments que peut prendre un homme qui s'entraîne.

Nous estimons que sept heures du matin doit être le moment choisi pour le lever chaque jour. Après une bonne friction, on prendra, vers huit heures, son premier déjeuner, mais il sera bon de faire auparavant une promenade à pied d'un quart d'heure, ce qui ouvrira l'appétit. Ce premier déjeuner pourra se composer d'un plat au lait, d'œufs frais et de thé ou de café au lait léger, avec des rôties. Nous ne conseillons pas de manger trop souvent des œufs (c'est-à-dire plusieurs fois par jour), car ils tendent à provoquer une sorte d'indigestion que nous appelons « bilieuse ». Il faut laisser de côté les viandes conservées en boîtes, non seulement parce qu'elles sont indigestes, mais aussi parce qu'elles ont perdu pendant la préparation qu'on leur a fait subir la plupart de leurs qualités nutritives.

D'après certains traités d'entraînement, on pourrait croire que le coureur ne doit boire que du thé et qu'il doit en boire beaucoup. Quoique nous soyons l'ennemi des boissons alcooliques, nous ne sommes nullement disposés à penser qu'un homme peut boire du thé tout à sa guise. Au contraire, nous sommes opposés au thé très fort, presque noir, qui agit d'une façon désastreuse sur les nerfs. Du thé léger, froid, avec un peu de lait et de sucre est une des meilleures boissons à prendre pour apaiser la soif après une longue course, un jour d'été. Surtout ne pas boire de thé en mangeant de la viande; c'est un mélange qui ne vaut absolument rien. Il est de beaucoup préférable de boire de l'eau filtrée, ou même du lait ou du vin, ou encore de la bière faible : que nos coureurs se mettent bien cela dans la tête.

Certaines personnes se figurent que le café noir pris après un dîner fait trop tardivement, à sept ou huit heures du soir, active

la digestion ; elles ne réfléchissent pas que le café vous empêche de goûter le repos d'une nuit calme. Les employés et les ouvriers qui ont à faire du travail supplémentaire en veillée, boivent du café noir pour empêcher le sommeil de les envahir : c'est assez dire que le café ne vaut rien pour celui qui désire, au contraire, dormir.

Il est à peine besoin d'avertir les cyclistes qui ont la prétention de cueillir des lauriers sur la piste, que les liqueurs alcooliques, telles que le cognac, l'absinthe, le rhum, l'eau-de-vie, le marc et toutes les liqueurs, en général, doivent être considérées comme des poisons. Les bières fortes, surtout les bières anglaises, blonde et brune, doivent être rayées de votre menu. Rayez aussi le champagne, quoiqu'un petit verre du fameux cru puisse être bu dans certaines circonstances, plutôt pour stimuler le moral que pour toute autre cause, et à condition que cela ne fasse pas varier l'heure de l'entraînement. Si on vous invite à entrer au café, ne vous laissez pas tenter par le choix considérable de liquides que vous pourriez commander. Si vous craignez de faire une impolitesse en refusant de boire, ou si l'on n'accepte pas votre entraînement comme une excuse, commandez une menthe à l'eau, (et encore laissez-en la moitié), ou, mieux encore que n'importe quoi, du *lait;* cela ne vous mènera pas loin et vous ne risquerez pas de faire des bêtises.

Certaines liqueurs douces, certains vins d'Espagne, sont encore acceptables, mais soyez bien convaincus que vous feriez mieux de ne rien prendre du tout.

Quant au lait, c'est une boisson de premier ordre pour l'homme à l'entraînement, et on peut le boire en tout temps, pourvu qu'il soit nouveau et excessivement frais tiré. Le lait chaud est bon aussi et peut se boire au café ; cela vaut mieux que des « apéritifs ». Bref, comme l'on voit, le choix des boissons réservées à l'athlète est encore assez vaste.

On ne peut manger sans boire, c'est évident, et personne n'en doute, mais il n'est pas impossible de manger d'abord et de boire ensuite. C'est ce que nous voudrions voir faire à tous ceux qui nous liront. Ne croyez pas que ce soit une bagatelle, mais, au contraire, si vous pouvez y arriver, exercez-vous à le faire, et,



Phot. B renne.

NAT. BUTLER

quoique la tâche doive vous paraître difficile au début, vous verrez que c'est, en somme, assez facile au bout d'une semaine. Vous toucherez vite du doigt les avantages que ce système vous procurera : cela fera tomber rapidement la chair inutile, et beaucoup de médecins conseillent à leurs clients enclins à l'obésité ce moyen comme un remède à cette tendance.

Cela contribue d'une manière efficace à la digestion et favorise le développement des muscles, ce qui n'est pas le cas lorsqu'on délaye tout ce qu'on mange dans une quantité de liquide.

On peut préparer à la maison quelque chose qui est excellent; c'est du très léger bouillon de bœuf dans lequel on ne fait pas entrer les ingrédients qui composent le potage du convalescent. Pour apaiser la soif, vous pouvez aussi vous rincer la bouche avec de l'eau fraîche et placer vos mains sous un robinet. Ce moyen réussit généralement.

Dans certaines parties de la France, l'eau est excellente à boire, tandis que dans d'autres, et spécialement dans les grandes villes, elle contient des éléments nuisibles, ce dont il est facile de s'assurer. Buvez de l'eau pure, lorsque vous pourrez vous en procurer de bonne (ce n'est pas le cas à Paris); cela vaudra mieux que la meilleure bière ou le meilleur vin.

On peut prendre *après* un repas, sans inconvénient (mais non *pendant*) un verre de bordeaux ordinaire, médoc ou saint-julien; en cas de soif intense, le vin mêlé à de l'eau minérale, Appolinaris, Vichy, Saint-Galmier, constituera un breuvage de premier ordre. *S'abstenir complètement* de bourgogne et de tous les vins blancs.

En résumé, nous permettons, après le repas, le vin de bordeaux, la bière faible, l'eau pure et de temps en temps le lait, ce dernier étant fort utile pour faire disparaître cette sensation de brûlure aiguë qu'on ressent parfois au creux de l'estomac et qui indique qu'on digère mal et qu'on a de la bile.

Un léger purgatif est tout indiqué lorsqu'on a un peu de bile.

En premier lieu, et avant tout, en ce qui concerne les viandes, celles qu'il ne faut jamais toucher sont le *porc* et le *veau*, les saucisses, le lard et le jambon qui sont indigestes au plus haut degré.

Ceci est d'autant plus important que beaucoup de personnes ont l'habitude de prendre à déjeuner des œufs au lard ou au jambon. Lorsque vous serez à l'entraînement, il faudra leur dire adieu.

Eviter les épices, les sauces, le poivre, la moutarde, le vinaigre et tous les condiments en général.

Le homard, les crabes, les moules, la morue salée, la raie, le hareng, frais ou fumé, le saumon, les sardines, les anchois et les crevettes sont plus ou moins indigestes et ne contiennent pas les éléments nutritifs nécessaires à l'athlète ; n'en mangez donc pas.

Pour être aussi complets que possible, nous donnons plus bas une liste des aliments qu'il faut prendre et de ceux qu'il faut éviter. C'est en quelque sorte le guide de l'entraînement, que nous avons fait afin d'empêcher nos lecteurs de penser que le choix des comestibles permis est très rare et que vouloir devenir un coureur de premier ordre est synonyme de mourir de faim.

L'athlète doit avant tout étudier quels sont les mets qui se digèrent le mieux et qui ont le plus de qualités nutritives. C'est son secret de s'arranger de façon à avoir l'estomac libre pendant le travail et non gonflé à bloc comme son pneumatique, sans profit pour lui, attendu que la nourriture et les gaz qui gonflent ne constituent pas quelque chose de vraiment fortifiant, bien au contraire.

Parmi les viandes à recommander : le rosbeef, le mouton, l'agneau — sans sauces, s'il vous plaît, — les côtelettes et les beefteaks. Les rognons sont très difficiles à digérer et par conséquent interdits à l'homme qui s'entraîne. Le poulet, la volaille, le caneton, le pigeon, la perdrix, le faisan, pas trop faisandé, peuvent être mangés sans inconvénient.

Les soles, le turbot, la truite, le goujon et les poissons d'eau vive sont permis.

On peut gober, de temps en temps, seulement, une demi-douzaine d'huîtres. D'ailleurs, nous prions le lecteur de se reporter à notre liste détaillée, car nous venons seulement d'énumérer les principaux aliments qui sont bons ou mauvais pour l'entraînement.

Il y a différentes manières de diviser son temps pour les repas, suivant les loisirs dont on peut disposer. Par exemple, l'amateur

qui a ses affaires à la Bourse ou dans le commerce, déjeunera d'habitude vers huit heures avec du thé ou du café au lait des œufs, des rôties, et fera son second déjeuner entre midi et une heure; il dînera entre sept et huit heures, une fois sa journée finie.

Ce qui est important, c'est que les repas soient pris *très régulièrement* aux mêmes heures chaque jour; ceci est capital, et doit être observé d'une façon absolument stricte.

Aucun homme d'affaires ne peut espérer avoir des succès s'il mange et s'entraîne à n'importe quelle heure, à moins qu'il ne combine un régime spécial et alterné, qui devra être rigoureusement suivi.

Évitez surtout de faire des soupers tard dans la soirée, tels qu'un repas chaud et substantiel; il ne peut même plus être question d'entraînement dans ces conditions.

Le plus avantageux pour le coureur professionnel est de prendre son petit déjeuner entre 7 h. 30 et 8 h. 30, son second vers midi une tasse de thé peu fort, mais très chaud, un quart d'heure avant le travail, dans l'après-midi de préférence; on active la transpiration) et dîner à 7 heures.

Voici la liste-guide de

CE QU'IL FAUT ÉVITER

Hors-d'œuvre. — Concombre, radis, radis noirs, olives.

Sauces et épices. — Toutes sans exception, ainsi que le poivre, la moutarde et le vinaigre.

Œufs. — Cuits durs.

Soupes. — Celles qui contiennent du piment et des épices.

Poissons. — Morue, homard, crabes, moules, raies, harengs frais, harengs-saurs, saumon, crevettes, sardines, anchois, caviar.

Viandes. — Porc, veau, jambon, lard, saucisses, rognons, cœur, tripes, pâtés et timbales, viandes de conserve, bœuf bouilli.

Pains. — Frais, pâtes chaudes.

Légumes. — Oignons, navets, haricots, artichauts, chou vieux, tomates, haricots en salade.

Assaisonnements. — De toutes sortes.

Fromages. — Hollande, roquefort et similaires.

Salades. — Celles qui sont assaisonnées trop au vinaigre, russes, pommes de terre.
Pâtisserie. — Éviter toute espèce de pâtisserie.
Desserts. — Noix, noisettes, amandes vertes ou sèches, pommes.
Boissons. — Toutes boissons alcooliques, bières fortes, vins blancs, champagne.
Thé. — Thé fort.
Café. — Café fort (on peut prendre une petite tasse de café après le déjeuner de midi si on en a l'habitude).

CE QU'ON PEUT PRENDRE

Œufs. — En omelette, à la coque, pochés, sur le plat.
Soupes. — A la tortue, julienne, bouillon de bœuf et potages légers.
Poissons. — Turbot, carrelet, sole, truite, goujon, poissons d'eau vive et poissons à chair blanche.
Viandes. — Rosbeef, mouton, agneau (sans sauce), côtelettes, beefteaks, volaille et gibier (modérément pour ces deux derniers).
Légumes. — Les prendre en petite quantité. Pommes de terre cuites au four, bouillies ou frites, carottes, pois, haricots verts nouveaux, chou tendre, moelle végétale, chou-fleur, bouts de navets, céleri au jus, tomates crues ou cuites sans épices, brocoli, asperges à la sauce blanche (mais pas à la vinaigrette).
Fromages. — Brie, fromage suisse, camembert, crème.
Salades. — Laitue, cresson et toutes les salades vertes, mais en petite quantité et très peu de vinaigre.
Pains. — Rassis, bis, rôtis (sans beurre), biscuits secs, pain au lait.
Desserts. — Oranges, raisin, fraises, compote de fruits, poires, prunes, pêches, bananes, pruneaux.
Boissons. — Bordeaux, médoc, saint-julien, bière légère, eau pure filtrée, thé léger chaud et froid, chocolat et cacao, vin de Porto (en très petite quantité), toutes eaux minérales, lait frais tiré, lait de chèvre.

En observant son régime d'alimentation, il importe de bien se rappeler le vieux proverbe français : « Il faut manger pour vivre

et non pas vivre pour manger. » Avec un peu de réflexion, vous vous rendrez très bien compte de la quantité de nourriture qui vous est nécessaire. Personne n'ignore que pour se bien porter, il faut se lever de table l'appétit satisfait, mais non l'estomac trop plein.

Le temps qu'il faut pour digérer certains aliments est un excellent critérium de la qualité de la nourriture, suivant son espèce.

Ce temps ne peut être évalué qu'approximativement puisqu'il varie suivant les organes digestifs de chaque individu et suivant son état de santé, mais voici néanmoins un tableau qui pourra être utile à consulter :

Riz bouilli, bouillon de bœuf.	1 h.
Œufs crus, soupes légères.	1 h. 30
Cervelles bouillies, panades.	1 h. 30
Tapioca, lait bouilli, pain au lait.	2 h.
Œufs frais, sur le plat ou à la coque. . . .	2 h. 15
Légumes chauds, navets bouillis, pommes de terre frites ou au four.	2 h. 30
Poulets, pigeons, volaille.	2 h. 45
Huîtres, soles, carrelet, turbot.	2 h. 50
Viandes grillées, rosbeef, côtelettes, gigot. .	3 h.
Bœuf bouilli, fromage avancé, pommes de terre en robe de chambre	3 h. 30
Œufs durs.	3 h. 45
Porc, saucisses, saumon, cœurs.	4 h.
Jambon, lard.	4 h. 15
Veau, canard sauvage.	4 h. 30
Sardines, rognons.	4 h. 45
Homard, anchois	5 h.
Concombres, radis, pain frais	5 à 6 h.

Nous ne publions cette liste que pour donner une idée générale de ce qui peut être digéré facilement et difficilement. Il est évident qu'un homme à l'entraînement ne doit manger rien de ce qui demande plus de trois heures pour être digéré.

Les personnes qui ne prennent pas régulièrement d'exercice mettent de 3 à 5 heures pour digérer.

Il est très important pour un athlète de manger *lentement* et de mastiquer bien complètement sa nourriture, car les aliments à peine mâchés, se digèrent bien plus difficilement et sont moins profitables. Aussi faut-il avoir de bonnes dents lorsqu'on se destine à la piste.

Nous n'avons aucune prétention d'ordre scientifique en donnant tous ces conseils. Tout ce que nous avons dit, nous le savons par expérience et par observation et n'importe quelle personne de bon sens peut le comprendre, sans qu'il soit nécessaire pour nous d'entrer plus avant dans une étude qui relève de la médecine.

Un excellent remède contre l'indigestion est de prendre une cuillerée à sel de bi carbonate de soude pulvérisé dans un demi-verre d'eau tiède; l'effet sera presque immédiat.

Il y a des personnes qui disent parfois : « Il faut bien manger pour réparer ses forces ». Et là-dessus, elles font un repas pantagruélique avec légumes, pâtés, fromage, etc., le tout largement arrosé de vin blanc ou rouge, de bière bien corsée.

Certaines personnes se sont tout simplement tuées en voulant ainsi « réparer leurs forces » et, chose dont on ne se doute guère, il y a plus de gens qui meurent de l'excès de nourriture que de la faim.

La plupart des maladies sont causées par l'excès d'alimentation.

Les médecins opèrent beaucoup de cures en commençant par donner un purgatif qui nettoie complètement l'estomac et le débarrasse de l'engorgement produit par l'abondance de nourriture, puis en ordonnant un régime qui consiste à absorber chaque jour de petites portions seulement de nourriture.

Nous avons entendu parler d'un grand seigneur italien qui a été guéri radicalement de la sorte.

Il passait tout son temps à table et vers l'âge de quarante-cinq ans, il sentit ses forces disparaître totalement. Sur l'avis de son médecin, il se décida alors à changer complètement de vie et réduisit sa nourriture quotidienne à une livre environ d'aliments solides et un demi-litre de vin ; le tout réparti en quatre repas faits en douze heures. Cela consistait surtout en œufs, soupe et pain, avec du bœuf (ou d'autres viandes facilement digérées) certains jours de

la semaine. Avec ce régime, il vécut jusqu'à plus de quatre-vingt-dix ans, montant encore à cheval à quatre-vingts ans. C'est donc une faute de s'imaginer qu'il faut manger beaucoup pour bien vivre.

Le fait que l'appréciation de ce qu'il faut exactement manger est assez délicat, justifie le nom « d'art » qu'on donne à l'entraînement; l'homme qui s'entraîne doit posséder, en effet, l'art de composer son menu et de le varier sans cependant rien manger qui lui soit nuisible.

Si vous vous sentez fatigué après l'exercice, s'il existe chez vous une faiblesse générale et que vous ayez réellement besoin d'augmenter vos forces, voici ce qu'il faut faire : deux fois par jour, pendant une quinzaine, faire griller une couple de tranches de beefsteak, puis les couper en travers dans une assiette et en exprimer le meilleur jus au moyen d'une presse d'un genre quelconque; mélanger ce jus avec un jaune d'œuf, ajouter une pincée de sel et avaler. Vous pouvez prendre cela à huit heures, au petit déjeuner, ou avant votre second déjeuner, de sorte que votre appétit ordinaire, que nous voulons croire excellent, ne sera pas dérangé.

Vous pouvez encore composer une nourriture très substantielle en mélangeant dans un bol, de la viande crue hachée menu avec du bouillon de bœuf chaud et léger, et deux œufs frais à la coque.

Un des plats favoris d'Auguste Lehr, le champion d'Allemagne, avec qui nous avons souvent dîné, était une assiettée de viande crue hachée couronnée par quatre œufs « mollets ». Cependant beaucoup de gens, et nous sommes du nombre, ne peuvent sentir la viande crue. Celle-ci demande plus de temps pour être digérée que la viande cuite, mais on retire de cette nourriture d'excellents avantages. En somme, c'est une affaire de goût.

Pour terminer, voici une liste indiquant quelle est la proportion d'alcool existant dans les boissons les plus usitées. Cela donnera à nos athlètes l'idée de ce qu'ils boivent.

Bordeaux ordinaire blanc et rouge.	7 0/0
Bordeaux vieux	11 0/0
Mâcon.	8 0/0
Vin du Rhin	11 0/0

Champagne	12 0/0
Bourgogne	13 0/0
Sauterne	15 0/0
Malaga	16 0/0
Vermouth	19 0/0
Sherry	19 0/0
Madère	21 0/0
Vin de Porto	23 0/0
Bière française	4 0/0
Bière allemande	4 0/0
Bière anglaise	8 0/0
Pale ale	10 0/0
Stout	12 0/0
Cidre	9 0/0
Curaçao	27 0/0
Anisette	33 0/0
Chartreuse	43 0/0
Eau-de-vie	56 0/0
Rhum	54 0/0
Eau-de-vie de grains	54 0/0

Vivez bien, sans excès; évitez la fainéantise et l'intempérance. C'est sur ce conseil que nous terminons ce chapitre.

CHAPITRE V

LE TRAVAIL ACTIF. — LE MATIN. — L'APRÈS-MIDI. — LA SOIRÉE.

1re Partie.

L'étoffe. — Le lever suivant les saisons. — L'exercice avant le repas. — Les embrocations. — Les haltères. — L'eau de Cologne. — Le bain de mer. — La lecture des journaux. — 30 ou 40 kilomètres sur la route. — Le travail sur route. — Le travail soutenu — Sur piste. — Aptitudes sur les distances. — Le repos après dîner. — La marche — Le programme de Morin. — La méthode de Choppy Warburton. — Saut à la corde. — La danse. — Le sommeil.

2e Partie.

La seconde période. — Ce qui doit précéder les courses. — Le costume. — La distance à choisir. — « Rome n'a pas été bâtie en un jour ». — Un champion de Belgique. — S'entraîner seul. — Une vitesse terrible. — Comme un éclair au poteau. — Doucement après l'emballage. — Pour emballer comme il faut. — Ne flânez pas. — L'art de l'emballage. — Le champion des champions. — Le cure-dents d'Edwards. — Un caillou.

1re Partie

Maintenant que nous avons donné une idée aussi exacte que possible des qualités essentielles pour devenir un coureur de premier ordre, nous allons examiner quel travail il faut accomplir si l'on a décidément en soi l'étoffe d'un champion. Divisons la journée en trois parties et commençons par :

LE MATIN

Un jeune homme doit, pensons-nous, se lever, au printemps, en été et en automne, un peu avant sept heures, et en hiver, un peu

plus tard, mais surtout suivant ce qu'il doit faire. S'il a une occupation à laquelle il doit se rendre, il doit faire une sortie d'environ 10 kilomètres avant de déjeuner. S'il n'a rien d'autre à faire que de s'entraîner, il est préférable qu'il fasse une bonne marche et il s'entraînera ensuite à bicyclette entre 10 heures 30 et 11 heures 30. Une heure de machine, c'est suffisant.

Nous n'avons pas confiance dans l'exercice à forte dose avant déjeuner, notamment si l'on a l'estomac complètement vide. Il faut donc boire une tasse de lait chaud et manger une mince tartine de pain au beurre si l'on est absolument obligé de s'entraîner de très bonne heure, ce qui pourra être le cas dans bien des circonstances.

En sortant du lit, il est bon de faire dix minutes d'exercice avec des haltères pour faire bien circuler le sang, étendre la poitrine et donner de l'assouplissement au corps ; après quoi, on se frictionne vigoureusement ou, si l'on a un entraîneur, celui-ci doit opérer un massage avec la paume des mains, pendant un quart d'heure environ, sur la poitrine, l'estomac, le dos et en travers des épaules, puis pour terminer le long des jambes, pour finir par une friction avec une grosse serviette. Beaucoup d'hommes se servent d'embrocations ou d'alcools pour se frotter la peau, parce que cela délivre les muscles de la contraction produite par l'excès de fatigue ; on peut user de ces substances lorsqu'il fait froid, mais pour l'été nous préférons l'eau de Cologne pour toutes les frictions.

A propos d'embrocation, une anecdote dont nous fûmes témoin à Turin, lors des courses qui s'y donnèrent en 1884, sur la piste de l'Exposition. Nous étions restés sur la piste presque jusqu'à la nuit noire, mais un coureur italien nous avait précédé à la salle commune d'habillement, au quartier des coureurs. Nous l'y trouvâmes se frictionnant vigoureusement avec ce qu'il croyait être de l'embrocation. Après avoir allumé l'unique bougie dont le local était pourvu, nous ne fûmes pas peu étonnés de le voir couvert des pieds à la tête de couleur bleue, comme un guerrier de la Terre de Feu. Il s'était trompé de bouteille, dans l'obscurité, et avait pris un flacon de teinture destinée à bleuir son maillot, qu'il voulait changer de couleur, comme ont coutume de faire les

Italiens. Vous jugez si nous, spectateurs, nous nous tenions les côtes.

A ceux qui demeurent sur le littoral, nous pouvons recommander un bain de mer de très courte durée le matin. L'eau salée provoque un léger engourdissement, qu'il faut dissiper par une promenade à pied d'une heure, après le déjeuner, avant le travail sur route ou sur piste.

Après déjeuner, on peut lire pendant une demi-heure, pour la digestion, les journaux du matin, puis se diriger d'un pas rapide vers un endroit quelconque pour se rendre, sans s'arrêter, à la piste vers 10 heures 1/2, alors que commence le véritable entraînement.

Si vous êtes un débutant et que ce soit votre premier entraînement, il faut d'abord faire 30 ou 40 kilomètres à bonne allure sur la route, avec votre gilet de mérinos, votre maillot, votre foulard et votre caleçon, par-dessus lesquels vous passez votre costume de route. C'est par ce moyen que vous transpirez abondamment, après quoi vous rentrez à la maison. En arrivant, enfermez-vous dans votre chambre pour éviter les courants d'air, car il ne s'agit pas de s'enrhumer et frottez-vous très vigoureusement, jusqu'à ce que la peau devienne rouge et sèche graduellement. On doit faire ce travail de route, matin et après-midi, au moins trois semaines avant de se mettre en piste et il faut augmenter graduellement la vitesse et la distance à mesure qu'on sent la forme venir.

Il faut aussi choisir une bonne route et de temps en temps monter des côtes dures ce qui fera du bien aux poumons.

Ne brûlez pas du désir d'être prêt à courir trop tôt, ce qui vous amènerait au surentraînement, mais mettez-vous peu à peu en forme par un travail graduel et soutenu.

Vous avez du temps devant vous et vous ne pouvez espérer être à peu près en condition avant six semaines ou deux mois.

Vous pourrez bientôt juger de vos progrès en comparant votre vitesse à celle des hommes qui s'entraînent en même temps que vous, mais ne vous occupez pas non plus trop des autres et veillez attentivement sur votre propre entraînement.

Le meilleur moment pour le travail de piste est de 10 heures 3/4

à 11 heures 30; revêtez-vous d'un maillot et roulez à une vitesse égale sans essayer d'emballage, car cette partie de votre travail est réservée à la seconde période de votre entraînement sur piste.

Il est nécessaire que vous vous mettiez en état de suivre n'importe quelle triplette, par exemple, au train de 35 kilomètres à l'heure après six semaines de travail, à condition que vous ayez déjà l'expérience d'une saison, autrement il vous sera plus difficile de pouvoir maintenir longtemps votre vitesse derrière une machine d'entraînement.

Vous pourrez difficilement dire, avant d'avoir pris part à plusieurs courses, si vous avez des aptitudes plutôt pour le fond que pour la vitesse. Les courses les plus intéressantes pour celui qui les dispute sont celles de 1,000 mètres à 10 kilomètres, car au-dessus de cette dernière distance, la course devient monotone et fatigante. Tous les hommes ne sont pas bâtis pour faire des sprinters et, généralement, ceux qui y sont le plus aptes ont de longues jambes et des membres bien proportionnés ; ce ne sont ni des « efflanqués » ni des « allumettes ». Aussitôt descendu de machine, il faut vous rendre à votre cabine et vous faire frictionner vigoureusement, puis vite vous habiller et rentrer pour déjeuner vers midi.

L'APRÈS-MIDI.

Après déjeuner, un temps de repos, mais non pas de fainéantise. Lisez les journaux cyclistes ou d'autres, mais ne lisez pas de romans qui vous mettraient toutes sortes d'aventures, héroïques ou extravagantes en tête, et absorberaient trop votre attention sur des choses qui n'existent pas. Cela vous fatiguerait inutilement l'imagination.

Si vous avez des occupations en ville, tenez-en compte en faisant votre programme, c'est l'affaire de chacun en particulier.

Pour reprendre votre entraînement, sur route ou sur piste, attendez 4 heures 1/2 ; c'est le meilleur moment. Ensuite, une courte promenade à pied est tout indiquée.

LA SOIRÉE.

Une autre promenade, en flâneur.

FRANCE



Phot. Barenne.

MORIN

Coucher à 10 heures 1/2 au plus tard.

Et voilà.

Vous êtes maintenant tout à fait au courant de notre système d'entraînement.

Il est assez intéressant de donner ici le programme de Ludovic Morin, le meilleur coureur de ces deux dernières années.

Morin sait jouer du piano, ce qui lui permet de s'occuper agréablement entre les séances d'entraînement.

Chaque matin, son concierge le réveille en lui apportant ses lettres et ses journaux.

Une demi-heure après, Morin sort faire une promenade, puis se rend à la brasserie de l'Espérance, rendez-vous de tous les coureurs parisiens, et il y fait son petit déjeuner, composé de deux œufs sur le plat et d'une bouteille de vin de Mâcon.

De 9 à 11, il joue du piano ou écrit des lettres.

Avant son second déjeuner, il va faire des visites ou des emplettes en ville, suivies d'une promenade en machine au Bois de Boulogne, pendant laquelle il prend parfois des vues avec son appareil photographique instantané.

A midi, second déjeuner à l'Espérance. Cette fois, le repas se compose d'une omelette, d'un morceau de viande grillée ou rôtie et d'une bouteille de vin; pas de légumes. De 2 à 3, Morin fait encore une promenade, puis vers 3 heures 1/2, il va au Vélodrome de la Seine, travaille ses emballages pendant une heure. De 5 à 6, nouvelle séance de piano. Le soir, Morin dîne souvent en ville et deux fois par semaine, se rend au théâtre. Les soirs ordinaires, il se couche entre 9 et 10 heures.

Nous ne considérons pas ce programme comme excellent. Le fait de boire une bouteille de vin de Mâcon dans la matinée est absolument contraire aux règles de l'entraînement que nous connaissons et que nous professons. Morin et ses camarades qui se font un devoir de l'imiter, feraient beaucoup mieux de choisir pour leur déjeuner quelqu'une des autres boissons que nous avons indiquées.

Le *Journal des Sports*, l'organe cycliste quotidien, a publié, l'année dernière, un amusant article intitulé « La méthode de Choppy ». En voici quelques passages intéressants :

« On a dit que le célèbre entraîneur anglais avait l'habitude de « préparer pour ses poulains toutes sortes de drogues et de breu- « vages mystérieux qui leur donnent la vitesse. Or, un de nos « collaborateurs a interviewé Champion au sujet de la préparation « que lui faisait subir Choppy Warburton, et le jeune coureur a « bien voulu lui donner des détails desquels il résulte que Choppy « n'emploie aucune espèce de drogue.

« D'abord, Champion habite avec son manager, qui dès le « matin, entre 8 heures 1/2 et 9 heures, fait irruption dans la « chambre de son poulain pour l'éveiller et lui faire faire pendant « environ 20 minutes des exercices avec des haltères, suivis d'un « massage énergique. Le coureur fait ensuite un déjeuner frugal, « avec comme boisson, du thé ou du café au lait. Le déjeuner « terminé, il prend sa machine et va courir 30 ou 40 kilomètres « sur la route, il revient vers 11 heures 1/2 où on lui administre « un nouveau massage énergique.

« A une heure, Champion fait son second déjeuner plus sub- « stantiel, composé principalement de rosbeef et de pudding. A ce « repas, il change de boisson et prend des bières anglaises mélan- « gées (*half and half*). A trois heures, il se rend à pied au Vélo- « drome où derrière des triplettes et quadruplettes, il couvre « environ 15 kilomètres à toute allure. Il retourne, toujours à pied, « du Vélodrome au domicile de Choppy et rentre à la maison vers « 5 heures 1/4 pour pouvoir se mettre à table tous les jours régu- « lièrement à 6 heures. Le repas, cette fois, est composé de viandes « froides et arrosé de thé.

« Le dîner terminé, Choppy et Champion vont se promener à « pied au Bois de Boulogne. Le manager se livre à une véritable « poursuite derrière son poulain dans les allées du Bois ; ils vont « viennent, s'arrêtent, repartent, se cherchent, se courent après « comme deux écoliers. Mais vous comprenez bien que cet exercice « n'est pas fait pour leur plaisir. Cela dure jusque vers 9 heures « du soir. Après quoi ils reviennent à la maison ou Champion « fait un quatrième repas avec de la viande froide et de la bière « mélangée, comme ci-dessus.

« Vers 10 heures, Champion fait pendant environ 20 minutes du-

« saut à la corde, toujours sous l'œil vigilant de son manager, « qui, le saut terminé, donne un dernier massage à son élève et le « met lui-même au lit. Vous comprenez bien qu'après tout cela, « Champion s'endort d'un profond sommeil qui n'est interrompu « que le lendemain lorsque Choppy entre dans sa chambre pour « l'éveiller et lui faire recommencer le même manège.

« Il n'y a rien à dire contre cette méthode, concluait le *Journal*



CHOPPY et CHAMPION. Entraînement au bois.

« *des Sports*, et nous regrettons — mais pas pour les pensionnaires « de Choppy — de voir s'évanouir ainsi la légende des breuvages « mystérieux et des philtres tout puissants. »

Si nous n'accompagnions pas de commentaires ce qu'on vient de lire, nous reconnaîtrions tacitement que le système d'entraînement que nous préconisons a quelque chose de défectueux. Choppy nous pardonnera de lui dire que nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec lui, principalement en ce qui concerne l'alimentation. Faire prendre à un homme de la viande froide avec du thé chaud constitue une erreur complète, ainsi que vous le fera comprendre n'importe quel médecin. Le thé chaud bu avec n'importe quelle viande

5

rend celle-ci semblable à du « cuir » et par conséquent apporte une sérieuse entrave à la digestion. La bière brune et la bière blonde anglaise mélangées, le half and half, contiennent beaucoup trop d'alcool pour faire du bien à un homme à l'entraînement, et surtout à un Français qui n'a pas l'habitude de ces sortes de boissons et s'accommode mieux du vin. Nous avons dit, d'ailleurs, que rien n'était meilleur que du vin de Bordeaux avec de l'eau minérale, l'eau de Paris étant réputée pour son impureté. La bière brune est lourde et porte au sommeil, et, après son fatigant exercice dans le Bois de Boulogne, Champion ne devrait avoir besoin d'aucun breuvage pour l'aider à dormir. Là où nous admirons Choppy, c'est dans son idée de faire faire du saut à la corde, car nous-même avons eu coutume de nous livrer à la danse en guise d'entraînement, et, d'après notre expérience, c'est un exercice supérieur, juste avant le repos de la nuit. Ceux qui ne savent aucun pas de danse vive peuvent se livrer au saut de la corde cher à Choppy ; nous le leur recommandons même.

La question du sommeil est fort intéressante et mérite de préoccuper les hommes autant que celle de la nourriture, qui retient cependant beaucoup plus leur attention. Au point de vue de l'hygiène, le sommeil a une importance capitale. Il y a des masses de gens qui mangent trop, mais il y en a peu qui dorment trop.

Dans le tourbillon de la vie, dans le *struggle for life*, les hommes emportés par la soif du gain ont une tendance à augmenter le temps dont ils peuvent disposer en prenant quelques heures de sommeil de moins. Les médecins prêchent bien le repos, mais on ne les écoute guère. Peut-être redoute-t-on tout simplement l'épithète de paresseux qu'on lance facilement à ceux qui ne se lèvent pas avec l'aurore, ou qui ne déjeunent pas de très bon matin.

Les grandes personnes, dans bien des familles, se font difficilement à l'idée que les enfants ont besoin de plus de sommeil qu'elles. Elles oublient aussi que lorsque les enfants ont demandé à veiller tard, comme font tous les enfants, pour aller au théâtre ou en soirée, il ne faut pas vouloir leur faire un reproche de rester au lit plus longtemps le matin, mais au contraire les y encourager. Nous

ne saurions même trop insister sur la nécessité du sommeil bien complet pour les hommes qui travaillent du cerveau et nous ne considérons pas 9 ou 10 heures comme trop pour un homme à l'entraînement. C'est à cette habitude qu'ils ont contractée de dormir de longues heures qu'il faut attribuer la longévité des nègres, longévité surprenante étant données les conditions défectueuses dans lesquelles ils vivent invariablement, au point de vue de l'hygiène.

Le lever de très bonne heure, c'était bon au temps où l'on ne songeait pas encore au télégraphe, où les chemins de fer étaient à l'état de mythes et le téléphone dans le néant, où les mille et une nécessités d'agir rapidement et d'arriver avant les autres n'avaient pas encore créé cette horde d'ahuris que nous paraissons tous à présent. La tranquillité était le mot d'ordre à cette époque heureuse.

Si l'on pouvait obtenir à présent des « congés « pour dormir, il est indubitable que cela ferait époque dans la vie des peuples. Au lieu de courir aux bains de mer et de s'y lever plus tôt pour profiter de plus de plaisir dans leur journée, les gens se contenteraient de se mettre au lit et d'y dormir des 24 heures de suite. Cette idée vous fait sourire, et cependant que d'énergie retrouvée, quel regain de vie ne procurerait pas la réalisation de cette utopie ! Quel apaisement surtout de la surexcitation nerveuse qui règne partout!

L'intellectuel qui sent le besoin de dormir, et qui considère le sommeil comme une perte de temps, prend du café, du thé, ou même, s'il est plus « avancé, » de l'opium, de la coca et d'autres poisons pour se tenir à la hauteur, pour suivre le courant général. Son travail se ressent invariablement de l'effort auquel il s'astreint, mais il n'en a cure, tout heureux qu'il est d'arriver au bout de la tâche qu'il s'est imposée. S'il dormait et donnait ainsi à son système nerveux la possibilité de récupérer ses forces et sa vitalité, il regagnerait incontestablement le temps qu'il croit justement économiser en faisant le contraire; et cela vaudrait mieux à tous les points de vue.

2e *Partie.*

C'est seulement après vous être mis dans les meilleures conditions hygiéniques en suivant les conseils qui ont fait l'objet des

chapitres précédents que vous pourrez commencer la seconde période de votre préparation, celle qui précède immédiatement les courses. Naturellement, vous ne devrez jamais cesser d'observer votre régime et vous devrez agir comme une mécanique qui accomplit toujours la même chose au même moment, avec une régularité mathématique.

Donc après avoir fait environ trois ou quatre semaines de bon travail soutenu sur la route, nous allons sur piste compléter notre préparation par l'étude de la vitesse et par-dessus tout du « sprint » ou emballage.

Si vous avez déjà fait de la piste, vous conserverez le même costume que précédemment, mais si vous n'avez fait que de la route, il faudra vous séparer de votre costume, de votre foulard et garder simplement sur vous votre caleçon, votre maillot et votre culotte de course, et remplacer vos bas par des chaussettes.

Pour vous habituer à la piste, il faut faire pendant une semaine une heure de train le matin et l'après-midi sans essayer d'emballages. La semaine suivante, vous ne ferez plus de train que le matin, couvrant environ 35 kilomètres dans votre heure, et l'après-midi vous travaillerez uniquement votre emballage. La distance, dans ce second cas, n'a plus qu'une importance secondaire. Ce n'est pas au nombre de kilomètres qu'il faut pour cela regarder, c'est au nombre de tours de piste. Ne vous découragez pas si la vitesse ne vient pas assez vite à votre gré pendant les premiers jours ou si vous vous sentez « vanné » au bout de quelques cents mètres. Persévérez au contraire et rappelez-vous que Rome n'a pas été bâtie en un jour. Cependant gardez-vous de gaspiller votre énergie et ne faites pas comme un de nos amis de Belgique fit un jour à Bordeaux.

L'auteur se promenait avec de Civry après le déjeuner, vers 2 heures lorsqu'ils rencontrèrent Eole, alors champion de Belgique qui était aussi à pied, mais conduisait son bicycle à la main. « Où allez-vous ? fut la question qui vint naturellement sur nos lèvres. — Au Parc Bordelais, m'entraîner. Quand y viendrez-vous ? — Oh ! vers 5 heures, nous écriâmes-nous. » Et Eole de répondre : « Eh bien ! je vais m'entraîner jusqu'à ce que vous arriviez ! »

C'est un défaut commun à beaucoup de coureurs d'aujourd'hui, de rester des heures sur la piste, tantôt à s'entraîner, tantôt à bavarder et à perdre leur temps en niaiseries, sans quitter, bien entendu, leur costume de course, au lieu de faire régulièrement et sagement leur travail, de se faire masser et de se rhabiller, quitte à tenir ensuite des conversations. Nous sommes absolument partisans de l'entraînement en particulier (et non en commun) dans l'après-midi pour cultiver l'emballage. Séparez-vous donc de tous les autres, choisissez un endroit de la piste où vous soyez seul, de sorte que vous pourrez aller lentement ou vite suivant que vous le jugerez bon sans être incommodé par vos compagnons.

Et voici comment nous conseillons au futur coureur de s'exercer au sprint.

Supposons que vous vous entraîniez sur une piste très vite. Après avoir tourné trois ou quatre tours à une allure modérée, pour vous échauffer, choisissez un endroit où la piste soit dégagée puis lancez-vous à une certaine vitesse en vous ramassant pour ainsi dire comme le tigre prêt à bondir, puis à environ 250 mètres du poteau, augmentez encore, de manière à être en pleine vitesse à 100 mètres de la ligne d'arrivée. Alors, mettez-vous entièrement à l'ouvrage, faites aller vos jambes aussi vite qu'elles peuvent tourner et passez comme un éclair devant le poteau. Il faut franchir ces 100 mètres comme s'il s'agissait de sauver votre vie.

Ralentisssez après chaque emballage pour reprendre votre souffle, tout en tournant toujours. Trois essais tentés dans les mêmes conditions seront amplement suffisants, car cet exercice est très fatigant.

Après avoir commencé sur 100 mètres, vous pouvez augmenter la distance et faire des essais sur 150, 200, 250 mètres, en augmentant de 50 mètres environ tous les trois jours jusqu'à ce que vous puissiez soutenir un emballage d'un demi-tour ou d'un tour entier, suivant la circonférence de la piste.

Quand vous serez capable de bien emballer, vous pourrez essayer un tour contre la montre, en ayant soin de bien vous lancer pour le départ et de soutenir votre allure aussi vite que possible. Votre manager, entraîneur ou ami prendra votre temps

et vous pourrez recommencer chaque soir. Il faudra faire cet essai avant vos emballages de 100 à 200 mètres, autrement vous serez trop fatigué et il ne faut pas abuser de ces exercices de vitesse sinon vous vous alourdiriez et perdriez de votre forme en engourdissant vos membres. Vous arriveriez au même résultat en flânant pendant des heures et des heures autour de la piste toujours au même train monotone et le jour des courses venu, les sprinters vous laisseraient sur place avec la plus grande facilité.

L'art de l'emballage consiste surtout, en effet, à apprendre à pédaler très vite.

Dans la dernière période de votre entraînement, vous ne travaillerez plus que l'emballage, et rien que l'emballage. Nous ne saurions trop le répéter.

Lorsque vous vous sentirez bien prêt, vous pourrez « tâter » vos forces contre un coureur connu. Demandez-lui s'il veut faire un essai avec vous, ce qui est plus poli que de vous coller derrière lui sans rien dire et de le prendre ensuite par surprise. Dans une bonne lutte sur le poteau, vous verrez bien si vous avez fait des progrès.

Une visite au Vélodrome de la Seine, un jour de courses, suffit pour convaincre que l'adresse et la rouerie, plus encore que la tactique sont nécesaires pour gagner. Il n'est pas de ruse qu'on n'emploie pour conserver la seconde position au dernier tour, car c'est la plus favorable pour arriver premier au poteau. Nous n'avons vu qu'un seul coureur capable de gagner à la Seine après avoir résisté à l'attaque de l'homme qui le suivait. C'est Jaap Eden ; aussi Wheeler, en revenant en Amérique, a-t-il déclaré que Jaap était le plus vite cour du monde. Ni Jacquelin ni Morin ne peuvent gagner dans les mêmes conditions. Tous les incidents qui se sont passés lors des matches Morin-Johnson, Jacquelin-Eden, Jacquelin-Parlby ont clairement démontré l'importance de la seconde position au dernier tour. Aussi les coureurs parisiens ont-ils plus d'un tour dans leur sac; ils travaillent à l'entraînement et le long emballage, et le court, et l'arrêt subit : les coureurs anglais ignorent l'art du démarrage ; ils ne se sont pas encore rendus maîtres du secret, (qui n'en est plus un à Paris) de la transition instantanée d'une vitesse de 30 à une vitesse de 70 kilomètres.

FRANCE



Phot. Barenne.

DUMOND

Le « crochet » est aussi très en honneur à Paris : on le fait généralement avant le commencement du dernier tour. Celui qui mène le poleton et qui ne veut pas conserver cette place désavantageuse, tourne brusquement à angle droit, et ceux qui le suivent ne s'attendant pas à cela, le dépassent, et le tour est joué. Le même truc se pratique aussi au départ des courses; on fait semblant de partir à bonne allure, puis on s'arrête tout-à-coup, et les suivants, moins adroits ou surpris, sont forcés de prendre la tête. Cela demande un long excercice et l'emploi d'une multiplication qui ne soit pas trop forte.

Edwards l'a essayé contre Morin, mais celui-ci, avec une habileté consommée, s'est maintenu à la seconde position, ce qui lui a assuré la victoire.

Il est à remarquer que la vitesse est plus grande dans les virages que sur les lignes droites ; le record de 100 mètres en 6 secondes, a été accompli par Morin dans un virage du Vélodrome de la Seine.

Le démarrage à une très grande importance, surtout dans un match, lorsque les coureurs sont presque coude à coude et se guettent mutuellement pour savoir qui partira le premier. Jacquelin s'est fait une véritable réputation dans cet art et nous l'avons vu en plusieurs occasions partir comme une balle de fusil, laisser là son homme ébahi et gagner quand l'autre s'était à peine rendu compte de ce qui lui arrivait.

Tous ces trucs ne s'apprennent pas à l'entraînement. C'est seulement par la pratique des courses qu'on arrive à les connaître. Ils sont une des formes de l'expérience.

Zimmerman prenait la tête au dernier tour et se mettait graduellement dans son allure, augmentant toujours à mesure que le poteau se rapprochait jusqu'à ce qu'il partit, comme un express qui lâche un train de marchandises. Cette supériorité écrasante lui a valu de pouvoir se dire le « champion de tous les champions. »

N'oublions pas que suivre un homme qui marche à une allure terrible est relativement aisé, tandis que le dépasser c'est une tout autre affaire, car si vous ne savez pas emballer, vous n'avez *aucune* chance. Il faut donc vous y exercer avec courage et chercher à vous perfectionner sans cesse; avec un peu d'habileté vous y arriverez.

Certains coureurs considèrent comme une chose pratique de tenir quelque chose entre leurs dents ou dans leur bouche à l'entraînement et même en course. Edwards et son cure-dents qu'il mâche toujours sont bien connus. Protin, le coureur belge, préfère mâcher un bout de bois. Cela a soi-disant pour but d'empêcher d'avoir la bouche sèche, mais nous regardons cette pratique comme une habitude plutôt que comme nécessité. Ceci nous rappelle une anecdote au sujet d'un de nos amis qui courait à Narbonne. Il avait la manie de sucer toujours un petit caillou, et pendant la course en question, il était en train de faire les derniers 100 mètres à une foudroyante vitesse, lorsque dans son exaltation et dans la chaleur de l'effort il avala son petit caillou. Il a fait monter ce caillou en épingle de cravate et le porte aujourd'hui comme souvenir de sa carrière de courses.

CHAPITRE VI

LE JOUR DES COURSES. — AVANT. — PENDANT. — APRÈS.

Engagé ! — Excitation. — Ne restez pas seul. — Le repas avant. — Allez tranquillement à la course. — Couchez-vous. — La friction à l'eau de Cologne. Zimmerman, Banker et Wheeler. — L'inspection de la machine. — Les burettes étranges. — Le long pardessus noir. — Au départ. — Chaque course a son caractère. — Les trucs. — Les qualités qu'il faut. — Ne regardez pas autour de vous. — Les tours de passe-passe. — Les emballages pour la galerie. — Vous n'êtes pas un acrobate. — Montrez votre joie. — Évitez les rhumes. — Un bon massage. — Quelque chose à boire ? — La bouteille nue. — La chair inutile. — Souvenirs d'antan, — Les poids augmentent. — Les accidents.

AVANT

Supposons maintenant que avez envoyé votre engagement dans une course. Il vous faut donc des conseils sur la manière dont vous devez vous y prendre pour faire un bon début.

D'abord, ne vous laissez surexciter sous aucun prétexte, restez maître de vos nerfs ; vous n'allez pas être pendu, ni vous faire arracher une dent. Donc conservez le calme le plus complet.

Ne restez pas seul, mais faites-vous tenir compagnie par un ami, un entraîneur ou un domestique depuis le moment où vous vous levez jusqu'au départ de la course.

Le repas qui précédera l'épreuve devra se composer de deux œufs bien frais à la coque (2 minutes dans l'eau bouillante), d'une côtelette maigre ou d'un rumsteack avec du pain grillé tout sec, sans légumes, puis du riz au lait ou bien une crème à la vanille, le tout terminé par l'absorption d'un verre de bordeaux.

Ce repas sera pris au moins deux heures et demie avant le moment où vous enfourcherez votre machine pour vous rendre au départ; vous éviterez ainsi tout danger d'indigestion. Une fois votre repas terminé, prenez un temps de repos, puis faites une petite promenade, après quoi vous vous rendrez tout tranquillement à la piste, où votre entraîneur sera chargé d'amener votre machine et votre sac contenant votre nécessaire. En arrivant sur



Cabines des coureurs au Vélodrome de la Seine.

le « lieu du combat » tâchez de pouvoir vous étendre de tout votre long, la tête et le dos légèrement exhaussés, dans quelque cabine écartée, et non sur le gazon, afin de n'être pas dérangé. Avant de revêtir votre costume de course, faites-vous frictionner vigoureusement avec de l'eau de Cologne, s'il fait chaud, et de vieille eau-de-vie si la température est froide. Ceci doit être fait par le massage avec la paume de la main sur tout le corps, même sur les pieds. Mettez ensuite votre costume juste avant de sortir du quartier pour vous rendre au départ.

Zimmerman, Banker et Wheeler ont mis à la mode sur les pistes parisiennes l'habitude d'arriver sur le terrain vers une heure, et de faire un petit tour préparatoire sur la piste vers deux heures, c'est-à-dire vers le moment où le public commence à arriver. C'est un bon moyen de dissiper tout engourdissement, d'éviter la nervosité et de préparer vos muscles pour la bataille.

Il est très important d'examiner attentivement votre machine et vos pneumatiques avant de descendre sur la piste, afin de vous assurer que rien n'est dérangé, et que tout est prêt à fonctionner. Il est essentiel et absolument indispensable, comme nous l'avons dit dans un précédent chapitre, d'avoir une paire de roues de rechange, pour pouvoir être sûr de courir même en cas d'éclatement de bandage, surtout en plein été, ou de tout autre accident.



Snook lançant Robertson.

Faites attention de ne pas vous servir pour huiler votre machine de ces burettes « étranges » que nous avons vues dans maintes occasions au quartier des coureurs. Ces burettes qui traînent dans les cabines ou près des machines semblent avoir été oubliées là par quelque coureur ; elles contiennent de la poudre d'émeri mélangée avec l'huile ! Au bout de quelques tours, si vous graissiez votre bicyclette avec ce mélange, vous entendriez un joli grincement et vous vous apercevriez, mais trop tard, de votre faute.

En sortant de votre cabine pour aller sur la piste, endossez un long pardessus noir ou de couleur foncée ou bien une robe de chambre (aux couleurs de votre maillot, si elles ne sont pas trop voyantes) afin de vous tenir chaud jusqu'au moment où vous vous mettrez en machine.

Laissez votre entraîneur mener la bicyclette au poteau de départ et suivez-le sans inquiétude. Puis vous vous mettrez en selle et démarrerez au coup de pistolet.

PENDANT

Il est certain que tous les avis que nous pourrions donner ici au sujet de la tactique à suivre pendant la course ne pourraient être

d'aucune utilité, car ils ne trouveraient pas toujours leur application, chaque course étant courue d'une manière différente. Sans cela, d'ailleurs, où serait l'incertitude qui ajoute à l'intérêt de la lutte ?

Les différentes façons de courir seront toujours en rapport avec les caractères des hommes ; les unes seront faites d'habileté, les autres de courage et de force.

Nous avons déjà traité des qualités nécessaires au coureur pendant la course ; ce sont, nous l'avons dit dans un précédent chapitre, l'intelligence, le courage, l'énergie et l'endurance ; cela doit suffire pour guider les aspirants aux lauriers de la piste. Les « trucs » viendront avec la pratique.

Cependant, il est un conseil que nous voudrions donner à tous les novices, et même à tous les coureurs consommés ; c'est de ne jamais regarder de côté ni de se retourner pour voir où sont les autres concurrents. Quantité de courses ont été perdues à cause de cette déplorable habitude qui est aussi la cause fréquente d'accidents. On perd du terrain lorsqu'on se retourne et, comme on vacille toujours, on peut provoquer la chute d'autres coureurs et la sienne propre. Courez donc droit jusqu'au poteau, quelque loin que vous puissiez être derrière le vainqueur, et ne vous relevez pas, ne faites pas de tours d'acrobate en lâchant le guidon ou les pédales, comme nous avons vu certains hommes le faire. Ces singeries ne feront que vous rendre impopulaire et elles produisent une très mauvaise impression sur le public.

Il faut aussi se garder de faire des emballages « pour la galerie », c'est-à-dire se détacher du peloton pendant la course, sachant bien qu'il n'est pas possible de lâcher seul tout un lot de coureurs, et uniquement pour se faire un petit succès. N'importe qui peut pousser de ces petites pointes, mais c'est autre chose de maintenir son train ; aussi n'arrive-t-on qu'à se fatiguer et au dernier tour, on se fait lamentablement lâcher par tout le monde, ce qui vous vaut les huées des spectateurs. Il est beaucoup mieux de réserver ses forces pour ce dernier tour et de faire son emballage de façon à être parmi les gagnants.



Phot. Barenne

GEO. BANKER

APRÈS

Aussitôt descendu de machine après la course, vous devez avoir recours à votre entraîneur. Il se tiendra prêt à vous recevoir au quartier pour vous passer votre houppelande ou le pardessus dont nous avons parlé plus haut, ce qui est très important pour vous empêcher de vous refroidir et d'attraper un rhume.

Rendez-vous immédiatement à votre cabine et, vainqueur ou vaincu, faites-vous frictionner vigoureusement avec une serviette rude, puis avec de l'eau de Cologne et enfin avec la paume de la main, jusqu'à ce que la peau devienne parfaitement sèche.

Si vous sentiez le besoin absolu de boire quelque chose, rincez-vous d'abord la bouche avec de bonne eau fraîche; mettez aussi vos poignets dans l'eau ; si cela ne produit pas un résultat satisfaisant, buvez un demi verre de champagne avec de l'eau Apollinaris ; c'est le meilleur breuvage en la circonstance.

Si vous avez remporté quelque succès, si vous venez de gagner une course importante, ne vous laissez pas emmener pour dîner par une bande de joyeux amis, qui pourraient vous entraîner à boire et vous feraient veiller tard. Vous perdriez alors toute mesure et vous regretteriez amèrement le lendemain votre folie, car vous ne devez pas perdre de vue qu'un succès en appelle un autre, que ceci n'est qu'un début, et que vous aurez à soutenir votre réputation dans huit jours peut-être.

Alors que nous étions en Angleterre, nous avions pour entraîneur Patrick qui nous frottait consciencieusement après chaque épreuve avec d'excellente eau-de-vie, car c'était l'époque de Pâques et il faisait encore frais. Nous eûmes à courir un handicap et après avoir été battu dans notre série assez facilement, nous rentrâmes au quartier. Patrick était si furieux de notre défaite qu'il but toute l'eau-de-vie et nous dit que nous méritions d'être frotté avec la bouteille nue !

Beaucoup des coureurs du temps du grand bicycle, qui ont encore pris part à un certain nombre d'épreuves après l'introduction de la bicyclette, ont, depuis, cessé tout exercice athlétique et se sont consacrés au commerce ; ceux-là n'ont naturellement pas pu se livrer à un entraînement quotidien. Aussi ont-ils augmenté

de volume dans de vastes proportions et cela doit être attribué à l'exercice régulier qu'ils ont pris autrefois et qui a développé leur poitrine et leurs poumons. Le « coffre » étant agrandi, il reste de la place pour y loger de la viande et, sitôt que vient une inaction relative, la chair revient en masse; de sorte que l'homme pèse beaucoup plus lourd que du temps où il montait à bicyclette. Ainsi sont devenus beaucoup de champions que nous avons connus autrefois. Leur santé est d'ailleurs excellente, et le seul ennui qui puisse résulter de leur transformation, c'est de ne pas être reconnus, lorsqu'ils les rencontrent, par leurs anciens camarades et rivaux, chevaliers des anciens temps du sport.

On ignore généralement que l'homme augmente de poids à mesure qu'il avance en âge. Entre 13 et 17 ans surtout, l'augmentation de poids est rapide ; elle est proportionnelle au développement extérieur et, dans la majorité des cas, c'est par 5 kilos qu'il faut compter d'année en année. Mais après 17 ans, le mouvement se ralentit et la progression n'est plus que de 3 à 4 kilos.

L'homme gagne encore, de 28 à 40 ans, âge où il atteint généralement le maximum, qui se maintient jusqu'à 45 ans; après quoi, il y a plutôt tendance à la baisse.

En Angleterre et en France, le poids moyen, calculé par rapport à l'âge, n'est pas excessivement élevé. On peut l'estimer : à 61 kilos pour l'âge de 18 ans, 63 kilos pour 19 ans et 68 kilos de 20 à 25 ans. En Allemagne, ces chiffres sont beaucoup plus forts. Cela est probablement dû à l'énorme quantité de bière bue dans ce pays. Les soldats et les étudiants y absorbent facilement, en effet, jusqu'à dix litres de bière de Munich en une soirée.

LES ACCIDENTS

Personne n'ignore que les chutes de bicyclette se produisent assez fréquemment. Il faut donc vous attendre à être victime, un jour ou l'autre, d'un accident qui peut provoquer des contusions sérieuses ou écorcher la peau de vos genoux et de vos bras. Pour les contusions, le meilleur remède dont nous ayons vu faire usage est un massage sur la partie contuse avec l'embrocation d'Elliman

FRANCE



Phot. Barenne.

PAUL BARRAS

ou quelque autre semblable ; cela fait disparaître sensiblement la douleur et empêche la coagulation du sang. Si c'est la peau qui est arrachée, achetez chez le pharmacien une petite fiole de sa meilleure huile phéniquée, versez-en sur de la ouate et placez cette ouate, en la renouvelant toutes les deux heures, sur la partie endommagée ; en un mot, tenez la plaie constamment baignée d'huile. De cette façon, si c'est une jointure qui est atteinte, vous pourrez faire jouer librement l'articulation, car la peau ne se ratatinera pas comme cela ne manquerait pas de se produire si vous agissiez autrement.

Immédiatement après l'accident, l'arnica est aussi d'une réelle efficacité ; on l'étend sur les plaies contuses ou sur les écorchures. Il faut avoir soin de laver à fond les blessures avec de l'eau tiède ayant d'y mettre de l'arnica ou de l'embrocation.

Nous avons eu personnellement à user de ces remèdes et nous nous en sommes bien trouvé, au temps du grand bicycle, quand nous ramassions « une pelle » en moyenne une ou deux fois par mois sur les promenades des villes de province, seuls « vélodromes » que l'on connût autrefois.

CHAPITRE VII

LES COURSES D'HIVER ET L'ENTRAINEMENT DANS LE MIDI

Les vélodromes d'hiver. — Les courses par tout le globe. — Courses purement professionnelles. — Ennemis du sport d'hiver. — Le repos est nécessaire. — Le régime est le même. — Les grogs chauds. — L'habillement. — Le rhume. — Le massage à l'eau-de-vie. — Un morceau de papier gris. — Vive le plein air ! — La *poussière* et la fumée de tabac. — Le midi de la France. — Les vents de mars et les averses d'avril. — En Australie. — Le soleil chaud. — Les centres d'entraînement en Amérique. — L'*Américan Wheelman*. — Le petit Jimmy Michael. — Zimmerman à Savannah. — Bald dans les Carolines. — Michael en Amérique. — L'opinion de John Jones.

LES COURSES D'HIVER

Que ce soit avec ou contre le gré des coureurs, les courses d'hiver s'implantent de plus en plus. Le public se précipite en masse dans les vélodromes d'hiver qui existent maintenant à Paris, Saint-Pétersbourg, Vienne, d'une façon permanente et, par intermittences, à l'Olympia et à l'Aquarium de Londres, au Madison-Square-Gardens de New-York. On organise des courses dans le monde entier pendant la froide saison, alors que l'athlète devrait en toute sagesse prendre un repos bien gagné après les courses qu'il a fournies en été et en automne.

Et pourtant, toutes les fois que des réunions seront annoncées et qu'il y aura de l'argent à gagner — car ces courses sont toujours réservées aux professionnels, — on trouvera des hommes pour se mettre en ligne. Il faut donc, pour que ce livre soit complet, que nous traitions de l'entraînement en toute saison et pour tous coureurs.

Nous ne sommes pas, à vrai dire, partisans des courses l'hiver, pour ceux qui pensent faire autre chose et qui ont gagné suffisamment d'argent pendant la saison d'été pour en mettre de côté et « vivre de leurs rentes » pendant les mois de mauvais temps. Il ne faut pas qu'un homme songe à se maintenir en pleine forme pendant toute l'année, et il arrive évidemment une époque où il faut prendre du repos ; cette époque tout indiquée est l'hiver. Certains hommes ont besoin de gagner leur vie, ou sont liés par des contrats avec des fabricants, ce qui les oblige à prendre part aux courses en toute saison ; ils doivent donc suivre un entraînement l'hiver. Cet entraînement ressemble beaucoup à celui dont nous avons posé les règles dans ce livre, mais il offre certaines particularités spéciales dont nous allons parler.

Le régime doit être le même que pendant la belle saison, mais comme on a toujours plus d'appétit en hiver, il sera nécessaire d'ajouter quelque chose à la nourriture ordinaire, comme par exemple du bouillon gras et maigre, des soupes ou panades épaisses. Éviter les grogs chauds, et comme toujours, toutes les boissons alcooliques. Faites attention aux vêtements que vous mettez sur vous, pendant et après votre travail ; portez des caleçons et d'épais maillots, à vos couleurs, ainsi qu'un vêtement chaud que vous ôterez seulement sur la piste.

Le principal danger à éviter, c'est le rhume. Si vous vous enrhumiez, vous devriez, comme un chanteur, vous abstenir de paraître en scène, car c'est pure folie de courir lorsqu'on a un rhume de cerveau ou de poitrine.

Comme vous aurez à vous entraîner dans un lieu qui ne sera pas chauffé bien souvent, et où la température restera toujours basse, il faudra vous faire bien frictionner à l'eau de vie, chaque fois que vous serez sur le point de vous mettre en piste. Autre recommandation importante : faites coudre un morceau de papier gris à l'intérieur de votre maillot, sur la poitrine, jusqu'à la hauteur du cou, cela empêchera l'air froid de pénétrer à travers les mailles du tissu. Au lieu de papier gris, vous pourrez prendre un de ces plastrons de flanelle que vendent tous les pharmaciens. D'ailleurs, il faut porter aussi un épais gilet de mérinos sur la peau, et le garder même

sous son costume de course. Lorsque vous êtes en transpiration après une course ou une séance d'entraînement, rentrez vite dans votre cabine et faites-vous bien masser avec de la bonne eau-de-vie, puis votre masseur vous séchera le corps en passant dessus la paume de sa main. Les embrocations de toutes sortes ne valent pas l'eau-de-vie pour le massage en hiver, car l'alcool, quand il a bien pénétré, vous empêche de sentir le froid. C'est aussi ce massage qu'il faut pratiquer, si l'on doit courir par un temps de pluie, ou si l'on a été surpris en course par une averse. L'eau-de-vie empêche les rhumes et les refroidissements en toute saison. Un bain turc toutes les semaines est d'un excellent effet pour le coureur qui dispuste des épreuves hivernales, mais il faut rester un temps modéré dans l'étuve, et pas à une température exagérée.

Si le temps est beau et les routes sèches, un petit tour en plein air sera préférable, le matin du moins, à l'entraînement dans l'atmosphère glaciale du vélodrome. La poussière et la fumée du tabac, mélangées à l'haleine des milliers de spectateurs renfermés dans l'établissement, constituent un milieu bien mauvais pour l'athlète. Les yeux, les narines, la gorge et les poumons en souffrent, et on finit à la longue par en ressentir les effets.

Plutôt que de prendre de l'exercice sur une bicyclette dans ces conditions, une promenade en plein air est préférable, même par une brise un peu fraîche.

Tâchez donc de faire provision d'air le plus possible et ne vous bornez pas à faire votre travail uniquement dans un lieu fermé.

L'ENTRAINEMENT DANS LE MIDI

On se met beaucoup plus vite en condition lorsqu'on peut établir sa résidence dans le Midi, à Nice, à Cannes ou en Italie, ou dans toute autre contrée où la température reste chaude.

C'est en 1884, 1885 et 1886, quand nous habitions Montpellier, à dix kilomètres à peine de la « Grande Bleue » que nous atteignîmes notre plus belle forme et que nous remportâmes nos plus belles victoires.

Il était toujours entendu entre de Civry et quelques-uns de ses amis (dont nous étions), que nous recommencerions à nous entraî-



Phot.

GARIN

ner à Montpellier, où le climat admirable et le chaud soleil nous amenaient rapidement en forme. Nous nous disions, tout en nous chauffant à ces rayons bienfaisants, qu'à cette même époque, nos confrères d'Outre-Manche étaient confinés à la chambre par la neige qui séjournait encore sur les chemins; nous nous disions que les vents de mars et les averses d'avril, empêchaient les coureurs du Nord d'essayer quoi que ce fût avant Pâques, et nous, gaillards, nous leur volions un bon mois de préparation. C'était de bonne guerre. C'est ainsi que de Civry gagna, pour la première fois, le championnat du monde de 50 milles à Leicester, après s'être entraîné à Montpellier; il joua tout simplement avec ses concurrents. Nous gagnâmes, nous aussi, trois fois successivement ce championnat, grâce à notre exercice préalable dans le sud de la France.

Il viendra un temps où tous les principaux professionnels commenceront leur entraînement dans le Midi, tandis que d'autres iront chercher l'été en Australie et reviendront au printemps en Europe, rafler les prix à ceux qui seront à court de forme au commencement de la saison.

Un chaud soleil, voilà ce qu'il faut, surtout pour les courses et pour l'entraînement; tous les hommes, de quelque expérience vous le diront. Donc si vous n'avez pas ce soleil chez vous et si vos moyens vous le permettent, allez le chercher, car il ne viendra pas à vous. A moins que par un phénomène nouveau, il ne traverse le globe de part en part et ne vienne chauffer la terre de vos centres d'entraînement!

Il y avait quelque temps déjà que nous avions écrit ce qui précède, lorsqu'en lisant un journal américain *The American Wheelman*, nous tombâmes sur l'intéressant passage qui suit, entièrement conforme à notre opinion qui est aussi celle des meilleurs coureurs. En voici des extraits, et d'abord une lettre de Michael :

« Je suis d'avis que le Midi est le meilleur endroit pour s'entraîner dans ce pays. Le climat y est délicieux et juste à souhait quand la température est chaude. J'ai personnellement une préférence pour la chaleur, que ce soit pour courir ou pour m'entraîner. Le Midi a un grand avenir au point de vue des courses cyclistes. »

Et le journal ajoute : « Nous avons été depuis trois ans de fervents avocats du Midi. Et c'est un grand plaisir pour nous de voir un des meilleurs coureurs qu'il y ait jamais eu, se rendre dans ce Midi et tirer de ce déplacement d'excellents résultats. Nommer tous ceux qui, dans ces dernières années, ont été s'entraîner dans le Midi pendant l'hiver, serait faire l'énumération de tous les coureurs connus. La saison pendant laquelle Zimmerman brilla le plus, fut celle qui suivit son séjour à Savannah (1) ; Wheeler vit aussi se multiplier ses succès après qu'il se fut entraîné dans cette même ville, et Bald a montré une forme remarquable après avoir passé quelque temps dans les Carolines (2). Il en a été de même encore pour Murphy et Banker. Dernièrement Johnson et Michael ont passé quelque temps dans le Midi et la table des records a subi des modifications qui prouvent l'efficacité de cet entraînement. Ce qu'ils ont fait, d'autres peuvent le faire. Le Midi devrait être le centre d'entraînement de la nation. Il n'y manque pas de pistes d'ailleurs. Celles de la Nouvelle-Orléans, de Louisville et de Jacksonville sont des modèles et d'autres se construisent en ce moment. »

Tout ceci fut écrit pendant le séjour en Amérique, de Michael, le coureur si étonnant que la taille minuscule a fait surnommer « Le petit prodige ».

Qu'on nous permette d'extraire d'un autre journal, *The Cyclist*, la relation du voyage de Jimmy Michael en Amérique. C'est intéressant pour tous les coureurs.

MICHAEL EN AMÉRIQUE

L'entraîneur de Michael, John Jones, vient de revenir des États-Unis. C'est John Jones qui a décidé à courir Michael et les frères Linton, qui les a mis sur piste. Dans une conversation avec notre correspondant, M. Jones a bien voulu lui donner quelques informations que voici : « Michael a battu le record du monde de 2 milles anglais (3.218^{m}) à Chicago, le 8 octobre, couvrant cette distance en 3' 38'' 3/5. »

Le 12 novembre, il réduisit encore ce temps à 3' 35'', puis enfin à 3' 33'' 2/5 deux jours après, à la Nouvelle-Orléans. Il a battu trois fois le record des 3 milles ; son meilleur temps sur cette distance a été de

(1) Ville du Midi des États-Unis.
(2) La Caroline du Nord et la Caroline du Sud, états du Midi.



Phot. Barenne.

JIMMY MICHAEL

5' 23" atteint à la Nouvelle-Orléans, le 12 novembre. Quand au record des 4 milles, il a été démoli nombre de fois et s'est arrêté en dernier lieu à 7' 15". Le temps de Michael pour les 5 milles, 9' 7" 4/5 est bien meilleur que celui de Tom Linton pour la même distance. Les autres records jusqu'à 10 milles ont été battus à tour de rôle par le petit coureur Gallois, et le record des 10 milles (16 kil. 90^{m}), a été abaissé en trois fois jusqu'à 18' 33" 1/5.

John Jones estime que les 47 kil. 840^{m} couverts dans l'heure par Michael constituent sa meilleure performance et équivalent, étant données les circonstances dans lesquelles ils ont été couverts, aux 50 kilomètres de Linton.

La piste de Memphis où le record a été accompli, ne mesure que 270 mètres de tour et n'offre pas beaucoup de qualité. La lumière était mauvaise et les poteaux placés aux virages sont si près de la bordure que, chaque fois qu'il passait, le coureur approchait sa tête à quelques centimètres de chaque poteau ; il avait donc la préoccupation constante de se jeter sur l'obstacle.

Jones prétend que son système d'entraînement a été adopté par Tom Eck et par d'autres entraîneurs. Interrogé au sujet de l'issue d'un match entre Linton et Michael, l'excellent entraîneur a dit qu'à son avis, aucun homme au monde ne pouvait égaler Michael pour une série combinée de courses.

Lorsque Linton vint à New-York, il prétendit avoir battu Michael dans la seule circonstance où ils se fussent rencontrés.

Or, cette fois à laquelle Linton faisait allusion, c'est celle où Michael toucha la roue de sa triplette et tomba. Lumsden gagna la course, Linton fut second, Michael ayant abandonné avant la fin.

Michael a d'ailleurs accepté le défi de Linton sur n'importe quelle distance. Pour que les chances des deux coureurs fussent équilibrées, il faudrait que le match consistât en trois courses, une sur la distance favorite de Michael, une seconde sur celle de Linton et la belle sur 50 milles (80 kilomètres).

Les courses n'ont pas d'intérêt en Amérique parce que les pistes sont trop encombrées. Il part jusqu'à vingt-cinq coureurs dans une épreuve en ligne. Aussi les accidents sont-ils nombreux et il y a quelquefois sept ou huit coureurs de blessés à la fois.

La raison pour laquelle Michael ne s'est pas attaqué aux records de vitesse pure, c'est qu'il avait fait avec Johnson un arrangement d'après lequel celui-ci devait seul essayer les records jusqu'à 2 milles inclus;

Michael n'a couvert cette dernière distance en record qu'en s'essayant pour les 10 milles. Les pistes américaines sont plus propices aux records de vitesse que celles de n'importe quel autre pays.

Celle, par exemple, où Johnson a couvert le quart de mille est ce qu'ils appellent *a horse track*, c'est-à-dire une piste pour chevaux. Elle a 1 mille, soit 1.609 mètres de tour. Johnson a fait le quart de mille en choisissant une ligne droite où le vent lui soufflait dans le dos, et c'est ainsi qu'il a battu aussi d'autres courtes distances.

Jones, quoique n'ayant pas contrôlé les temps de ces records, pense qu'ils sont exacts. Mais il n'est pas partisan du système employé en Amérique pour chronométrer les records de courte distance. On ne peut juger de l'instant précis d'un départ lorsqu'on est placé à 400 mètres du point où s'effectue ce départ.

Jones a terminé ses confidences en disant qu'il viendrait bientôt un nouveau champion du pays de Galles, ce champion devant être naturellement formé par lui. »

CHAPITRE VIII

LES COURSES SUR ROUTE

La première course Bordeaux-Paris. — Mills et Holbein. — Mills à Paris. — Son régime. — Son entraînement. — Il se rend à Angoulême. — Il revient par le train. — Ses entraîneurs. — Son tableau de marche. — Mills lâche Holbein. — Le maillot de Stroud. — Un plan concerté d'avance. — Les côtes à 50 kilomètres à l'heure. — 40 minutes d'avance. — Mills gagne la course. — Le bouillon de Mills. — Bouillon et jus de viande. — Trop tôt. — L'état du vainqueur. — Le bain Turc. — Le dîner solide. — Une lettre d'Holbein. — Le buffet d'Angoulême.

On organise maintenant sur tout le continent — car en Angleterre, elles sont interdites, — beaucoup de courses sur route, dans le but d'encourager le sport international. A ce propos, nous croyons intéressant de raconter les détails les plus instructifs, de la première course de Bordeaux à Paris, qui fut réservée aux amateurs seuls.

Cette course est devenue annuelle ; elle s'appelle le « Derby de la route » et elle ouverte aux professionnels, auxquels elle donne des prix en espèces.

Nous croyons que les conseils contenus dans ce chapitre, au point de vue du pacemaking et de la nourriture, pourront être utiles aux cyclistes qui auraient l'intention de s'engager dans cette épreuve.

La première course Bordeaux-Paris eut lieu le 23 mai 1891. Quoiqu'elle ne fût disputée, comme nous venons de le dire, que par des amateurs, elle fut un enseignement pour le monde cycliste, et la performance du vainqueur, Georges Pilkington Mills, qui

accomplit le parcours de 577 kilomètres en 26 heures 34' et 57", battant Holbein, Edge, Bates, Jiel-Laval, Coulliboeuf et nombre d'autres, fut considérée, avec juste raison, comme remarquable.

L'avance relativement considérable prise par Mills et Holbein, dans la seconde partie du parcours, est une preuve de l'efficacité de l'entraînement sérieux et régulier auquel ces deux hommes s'étaient astreints en vue de la grande course internationale. Dans une course de cette distance, le point capital est de bien prendre ses dispositions pour avoir des entraîneurs et pour s'assurer la nourriture dans les différentes parties du parcours ; ce qui le prouve, c'est précisément la victoire de Mills sur Holbein, étant données les performances antérieures de ces deux coureurs et la distance assez faible, en somme, qui les séparait à la fin de l'épreuve.

Nous sommes bien placés pour parler du sujet, puisque c'est nous qui avons préparé Mills et qui l'avons soigné pendant et après la course.

Suivons le coureur dans ce qu'il a fait depuis son arrivée à Paris jusqu'à son retour en Angleterre : c'est la meilleure manière d'expliquer sa méthode d'entraînement; ce sera la plus instructive pour ceux de nos lecteurs qui se destinent aux courses sur route.

C'était le premier voyage de Mills en France, et il ne savait pas un mot de français; mais nous l'initiâmes aux coutumes françaises, surtout en ce qui concerne les heures des repas et l'alimentation.

En Angleterre, on fait un petit déjeuner à 8 heures du matin, puis vient le second déjeuner vers une heure, le thé entre quatre et cinq heures, et enfin, assez tard, vers 7 ou 8 heures, le dîner.

Mills, pendant son séjour en France, vécut tour à tour à la mode française et à la mode anglaise, car, dans l'entraînement pour de longues courses de ce genre, il est généralement permis de manger à son appétit, tout en observant, cependant, les règles que nous avons posées dans un précédent chapitre.

Il déjeunait à 8 heures du matin avec du café ou du thé, des œufs et du pain rassis avec un peu de beurre. A midi, nous prenions ensemble notre second déjeuner, composé de soles frites ou autre poisson à chair blanche facilement digestible, de rosbeef, mouton, côtelettes ou beefsteaks, d'asperges à la sauce blanche (jamais

au vinaigre) et pour finir, de fraises à la crème, quelquefois de crème à la vanille ou d'autres fruits. Le soir, vers sept heures, nous faisions un repas composé à peu près des mêmes plats, en y ajoutant une soupe légère. Nous buvions du vin de Bordeaux rouge, avec de l'eau Apollinaris, de Vichy, de Saint-Galmier ou quelque autre eau semblable.

Constatons en passant que Mills ne fume jamais, ni ne boit de liqueurs alcooliques. Beaucoup d'amis l'invitaient à boire avec eux le soir et même quelquefois pendant la journée; nous lui conseillions alors de prendre du lait chaud, ce qui lui convenait à merveille. C'est certainement la meilleure boisson à prendre lorsqu'on est invité à aller au café pendant qu'on fait son entraînement.

Ces détails intéressants donnés sur la nourriture de Mills avant la course, parlons de son travail sur sa machine.

Sur notre conseil, il prit, huit jours avant la course, le train pour Angoulême afin d'essayer la route dans la partie très accidentée qui suit cette ville en allant vers Poitiers, puis entre Rambouillet et Versailles. Mais le temps se montra si mauvais qu'il dut s'arrêter à Vendôme et reprendre le chemin de fer pour rentrer.

Quatre jours avant celui de l'épreuve, il partit en express, dans un sleeping-car, pour Bordeaux, où il resta jusqu'au moment du départ. Pendant ce temps, nous avions fort à faire à Paris pour choisir et engager des entraîneurs amateurs pour lui faire le pas. Nos recherches dans ce but ayant abouti, il fallut assigner à chacun des entraîneurs un poste sur la route, suivant ses aptitudes, c'est-à-dire suivant qu'il était bon en vitesse ou bon grimpeur de côtes. On trouvera plus loin le tableau de marche de Mills, qui contient des renseignements fort utiles pour ceux qui auraient à se préoccuper plus tard de l'organisation d'un service d'entraîneurs dans les mêmes conditions.

Pour faire une course ou tenter un record sur la route, de six, douze ou vingt-quatre heures, il faut s'assurer le concours d'une grande quantité de bons entraîneurs si l'on veut voir ses efforts couronnés de succès.

Ce n'est pas chose facile que de trouver des hommes excellents sur route comme sur piste, car si l'on ne peut compter sur

l'aide de ses amis et si l'on est amateur, on est obligé de payer des professionnels, ce qui devinet très coûteux.

Les entraîneurs doivent pouvoir fournir d'une seule traite et à toute allure un certain nombre de kilomètres. Il faut qu'avant le départ on soit absolument sûr que les entraîneurs seront à leurs postes respectifs.

Quant à l'avantage d'être entraîné, c'est-à-dire d'avoir devant soi un homme qui diminue la résistance du vent et qui vous épargne la peine de régler votre allure, si vous êtes fatigué surtout, personne ne le nie aujourd'hui. Nous n'y insisterons donc pas.

En outre, l'entraîneur vous prodigue des encouragements incessants et ranime votre courage qui est peut-être sur le point de faiblir.

Aujourd'hui, l'entraînement se fait par des triplettes, des quadruplettes, ce qui entraîne à des frais considérables pour une épreuve comme Bordeaux-Paris, vu le nombre d'hommes qu'il faut « mobiliser » pour constituer des équipes. Cette année, pour la première fois, on a vu entrer en scène des entraîneurs d'un genre nouveau : ce sont les automobiles, des voitures à moteur mécanique, qui protègent le coureur du vent et l'aspirent ou bien le tirent d'une façon peu sportive. Nous voudrions voir une course de Bordeaux à Paris, une fois, sans aucune aide d'entraîneurs si ce n'est pour passer la nourriture, car une course dans ces conditions, sur une longue distance, entre les hommes actuels, nous fixerait beaucoup mieux sur la réelle valeur des coureurs que lorsqu'il est permis de se servir d'entraîneurs et d'automobiles, chose que tout le monde ne peut pas se payer.

On comprend aisément qu'un coureur de longue distance ne puisse soutenir d'une manière continue le maximum de sa vitesse; de plus, il est des moments où il se sent accablé par la fatigue et par le découragement. Ces instants de faiblesse sont inévitables dans une course de ce genre, si le coureur est livré à lui-même et n'a personne pour le soutenir, le ranimer et l'empêcher d'avoir des défaillances.

Une chose très importante pour une course sur route, c'est que les entraîneurs montent des machines exactement semblables

Départ de la Course Paris-Bordeaux en 1896



ARTHUR LINTON RIVIERRE MEYER

à celle de leur coureur, afin que, en cas d'accident, ils puissent faire l'échange avec lui et lui permettre ainsi de continuer la route. Lorsque les automobiles seront couramment employés, ils pourront transporter des bicyclettes de rechange, ce qui sera encore plus commode.

Dans le cas où un entraîneur aura été obligé de donner sa machine au coureur, il doit gagner la localité la plus proche et envoyer un télégramme au premier contrôle, afin qu'on aille au devant de l'abandonné qui doit rester seul le moins possible.

Mills avait neuf entraîneurs, six anglais amateurs et trois français professionnels, comme on le verra plus loin par le tableau de marche. Une fois sa tâche accomplie, le premier peloton devait prendre le train pour venir renforcer, plus loin sur le parcours, les autres entraîneurs. Aujourd'hui, il faut une véritable armée d'entraîneurs; on dit que Cordang avait cent soixante-dix et Rivierre soixante hommes sur la route.

Le vendredi soir, veille de la course, Mills se coucha de bonne heure, après avoir été frictionné avec de l'embrocation destinée à dissiper toute raideur et toute fatigue dans les muscles.

Nous vînmes l'éveiller à trois heures du matin. Il prit d'abord un bain tiède, puis nous le frictionnâmes de nouveau, avec les mains d'abord, et pour finir, avec une grosse serviette.

Il fut ensuite frotté d'eau-de-vie, et à trois heures et demie, il déjeuna de deux ou trois tranches de viande bien cuite, d'un peu de poulet et de pain grillé sans beurre, le tout arrosé *ensuite* de café pas trop chaud. A quatre heures et demie, nous partîmes pour la place du Pont, à la Bastide, où le départ fut donné à cinq heures du matin.

La première partie de la course, de Bordeaux à Angoulême, fut faite avec les coureurs de tête, assez frais pour forcer eux-mêmes l'allure. Mills ne prit jamais la première place, sauf en arrivant aux contrôles, où il y avait évidemment un avantage à signer premier.

Dans une course comme Bordeaux-Paris, la tactique consiste à essayer de lâcher à un certain moment les coureurs de tête. Mills qui se savait très supérieur à son adversaire Holbein pour la

montée des côtes, avait pris des dispositions pour placer ses meilleurs entraîneurs au début de la partie accidentée du parcours, où il comptait se séparer du reste du lot.

A cette époque, Stroud était un des champions amateurs d'Angleterre; c'était donc un homme très vite. Il le prouva bien en gagnant à Bristol, trois semaines après la course, le championnat amateur de vingt-cinq milles.

Stroud avait été placé à un mille environ d'Angoulême, au sommet d'une côte qui faisait suite à une descente en ligne droite.

Afin que Mills pût facilement le reconnaître du sommet de cette descente, il était convenu entre eux que Stroud porterait un maillot bleu et blanc et une casquette assortie et que, dès qu'il l'apercevrait, Mills tenterait son lâchage. Stroud devait alors faire son possible pour emmener son coureur, à toute allure, vers Ruffec, où Mills devait trouver un autre entraîneur.

Une heureuse circonstance facilita dans de grandes proportions la réalisation de ce plan, car, environ cinq cents mètres après Angoulême, on avait préparé une table pour Holbein, le plus dangereux adversaire de Mills, qui s'arrêta là avec ses entraîneurs pour manger un gâteau de riz et boire du jus de viande spécialement préparé pour lui. Cet arrêt d'Holbein fit admirablement le jeu de Mills, qui continua seul jusqu'à qu'il eût rencontré Stroud, lequel l'entraîna de telle sorte à travers les côtes et les descentes, dévalant ces dernières à 50 kilomètres à l'heure, qu'ils atteignirent Ruffec, situé à 43 kilomètres d'Angoulême, 40 minutes avant Holbein!

Dès lors, Mills avait course gagnée, et il ne resta jamais seul jusqu'à Paris, augmentant sans cesse son avance jusqu'à la fin.

Nous avons entendu affirmer qu'Holbein et ses amis avaient compté que les soins donnés à Mills sous le rapport de la nourriture seraient insuffisants et qu'en conséquence il ne pourrait s'arrêter pour manger; qu'en outre, vu son ignorance de la langue française, il ne pourrait se faire servir ce dont il aurait besoin. Il y a évidemment du vrai dans ces racontars, puisqu'Holbein ne s'arrêta à Angoulême que juste le temps de signer, ce qui était simplement une feinte, pour empêcher Mills de se restaurer et lui

FRANCE



Phot. Barenne.

RIVIERRE

faire entamer, avec l'estomac vide, un nouveau ruban de route, tandis qu'Holbein allait trouver, à cinq cents mètres, la fameuse table toute prête. Mills devait continuer, dans l'idée d'Holbein et de ses amis, mais tout seul et sans nourriture, ce qui permettrait de le rattraper, puis de l'épuiser par un train forcené et de le lâcher ensuite. Mais, comme on l'a vu, les adversaires de Mills tombèrent dans le piège même qu'ils lui tendaient et assurèrent sa victoire.

Ils l'assurèrent d'autant mieux que, contrairement à leur croyance, les arrangements les plus précis avaient été faits pour que Mills pût trouver, partout où cela serait nécessaire, la nourriture préparée pour lui, notamment dans les villes où nous pûmes nous-mêmes, grâce au chemin de fer, nous trouver au moment de son passage.

Fort heureusement, les règlements de la course forçaient les coureurs à s'arrêter dans certaines villes pour signer aux contrôles, qui se trouvaient presque tous placés dans des hôtels, des cafés ou des restaurants. Là, nous avions fait en sorte que toutes les dispositions fussent prises.

Quelques jours avant la course, nous avions écrit aux patrons de ces établissements de préparer du bouillon fait avec beaucoup de viande, sans graisse et sans trop de sel, et d'y mêler le jus obtenu en pressant la viande entre deux assiettes ou au moyen d'une presse. Ce mélange, avions-nous écrit, serait réservé à Mills. Nous avions indiqué, en outre, l'heure probable à laquelle le coureur devait passer. De sorte que le patron était averti d'avoir à tenir le liquide au chaud, et à le donner seulement à notre coureur ou à son entraîneur, qui devait demander simplement : « Le bouillon pour Mills. »

A Angoulême, Poitiers et Tours, où le chemin de fer nous permit de poser quelque temps pendant la course, nous nous rendîmes au contrôle pour faire nous-mêmes la « pression » de la viande, après avoir eu soin de nous mettre au mieux avec le « chef » qui fit cuire devant nous trois ou quatre beefsteaks. Pour mieux extraire le jus, il faut faire des coupures dans plusieurs sens à la fois et ensuite presser. En arrivant, Mills buvait la moitié du

mélange et on versait le reste dans quatre flacons plats qui étaient glissés dans ses poches et dans celles de ses entraîneurs, afin qu'il pût boire en route. En outre du bouillon, nous donnâmes à Mills des fraises, des biscuits de Kola, un peu de chocolat et des pastilles de menthe, ces dernières, destinées à rafraîchir la bouche.

A Poitiers, c'est-à-dire à moitié route, Mills prit un petit beefsteak bien cuit, placé entre deux tranches de pain ; le tout était enveloppé dans un papier sur lequel nous avions écrit : « Mâchez, mais n'avalez pas. »

En dehors de ce qui précède, Mills ne prit absolument rien; mais pendant le parcours total, il absorba au moins 15 litres de notre mélange spécial de bouillon et de jus de viande.

En arrivant à Tours, nous avons trouvé l'Anglais Stroud absolument mort de fatigue, ayant entraîné son ami Mills pendant un très long parcours, et il dormit d'un profond sommeil pendant plus d'une heure contre le billard, au grand amusement des consommateurs présents.

Dans une course comme Bordeaux-Paris, il est important d'éviter de boire autre chose que du bouillon, car rien n'est pire que d'absorber une quantité de différentes boissons, lesquelles nous réconfortent seulement un instant et ne vont pas plus loin dans leur effet. L'eau fraîche, bien entendu, ne vaut rien, et la meilleure manière d'apaiser la soif qui vous envahit dans ces occasions, est de sucer des fraises ou du raisin, suivant la saison, ainsi que des pastilles de menthe. Il faut s'abstenir de prendre des aliments solides qui chargent l'estomac, car celui-ci ne doit avoir aucun travail pénible de digestion à accomplir.

A notre avis, l'heure choisie pour le départ (5 heures du matin) était beaucoup trop matinale pour une épreuve de ce genre, et l'arrivée à Paris eut lieu trop tôt. Si le départ avait eu lieu à midi, les concurrents seraient arrivés au but vers trois heures de l'après-midi, comme cela s'est fait cette année, et ils n'auraient pas eu à se lever si matin (ce qui est très important). Ils auraient pu dormir tranquillement suivant leur habitude et se lever seulement vers huit heures; ils se seraient ensuite préparés et auraient déjeuné à une heure normale, comme cela doit se faire, lorsqu'on veut entre-

AUTRICHE



Phot. Barenne.

GERGER

prendre une course pareille, où l'on doit rester en selle tout un jour et toute une nuit.

Ainsi Mills a dû sortir du lit, comme nous l'avons raconté, à 3 heures du matin, et il s'est couché le dimanche soir seulement à 11 heures ; c'est-à-dire qu'il a passé 44 heures sans sommeil, dont 27 sur sa machine.

Mills arriva à Paris en excellente santé et non exténué, contrairement à ce qui a été raconté dans plusieurs journaux. Lorsqu'il eut signé au contrôle de la porte Maillot, nous le mîmes en voiture et l'emmenâmes au Bain turc, où il resta une demi-heure dans l'étuve et fut ensuite massé, puis douché à l'eau tiède et enfin frictionné à l'eau de Cologne (sauf ses genoux qui furent frottés avec de l'embrocation).

Après être resté deux heures dans le salon de repos, Mills prit un léger repas composé d'œufs, d'une sole frite et de quelques fraises à la crème. Dans l'après-midi, il se rendit en voiture au Bois de Boulogne et, le soir, fit un solide dîner en compagnie de ses amis.

Voici la lettre que son adversaire Holbein écrivit au journal le *Véloce-Sport*, après la course :

« Si c'est nous, les Anglais, qui avons gagné la fameuse course de Bordeaux-Paris, ce n'est pas parce que nous sommes physiquement supérieurs aux Français, mais c'est parce que nous nous entraînons plus sévèrement et parce que nous pratiquons les sports depuis plus longtemps que vous. Votre pays vient de faire sa première expérience d'une course de longue distance, et ne pouvait espérer voir ses hommes lutter avec succès contre des Anglais qui sont habitués depuis de longues années à ce genre d'épreuves. Mais il est certain que si on organise d'autres courses du même genre, les Français tireront profit de cette leçon et feront mieux.

« Vos professionnels ont été capables de lutter contre les meilleurs hommes d'Angleterre, et il n'y a aucune raison pour que vos amateurs n'arrivent pas au même résultat s'ils s'entraînent sérieusement.

« Pour ma part, j'estime que dans cette course que nous venons de disputer, vos compatriotes ont perdu une grande partie de leur temps pour leur nourriture. Ils devront s'apprendre à courir

avec de la nourriture légère et liquide dans l'estomac, telle que du bouillon, du jus de viande, du thé ou du lait. »

Une amusante anecdote, à propos de cette course, montrera combien les gens non cyclistes, à cette époque, se faisaient une idée fausse de l'alimentation qui peut convenir à un coureur.

La scène se passe au buffet de la gare d'Angoulême, où était installé l'un des contrôles.

A notre arrivée à huit heures et demie, c'est-à-dire près d'une heure avant le moment présumé du passage des premiers, nous vîmes la table préparée pour environ trente personnes. Immédiatement Marriot, Geo Williams, quelques autres amis et moi-même prîmes place à cette table, nous proposant de déjeuner rapidement avant l'arrivée des coureurs. A peine étions-nous assis, que le patron arriva et nous cria : « Pas là, s'il vous plaît, nous avons préparé cette table pour « ces messieurs » qui doivent venir tout à l'heure. » Nous pensâmes qu'il s'agissait d'un train ministériel ou de quelque chose de semblable qui devait stopper à Angoulême.

Aussi, notre surprise fut-elle grande, lorsque le bonhomme nous expliqua qu'il ne pourrait pas davantage nous servir à déjeuner à une autre table, car il n'avait préparé que le nécessaire pour les trente partants de Bordeaux-Paris. Nous eûmes beau lui faire observer que le premier ne s'arrêterait que cinq minutes au grand maximum, il ne voulut rien entendre.

Ce fut avec un immense éclat de rire, lorsque les leaders arrivèrent, que nous pûmes contempler la face du brave patron qui les vit paraître et disparaître. Il se précipita vers la porte en s'écriant :

« Eh bien, où sont ces « messieurs ? »

— Ils sont partis, lui répondîmes-nous en lui pouffant de rire au nez.

— Déjà partis ! s'exclama-t-il avec un geste de désespoir. Alors, qui me paiera mes trente déjeuners ?

— Ce ne sera toujours pas nous, car nous allons prendre l'express pour Poitiers et nous mangerons dans le wagon-restaurant. Adressez-vous à « ces messieurs. »

ANGLETERRE



Phot. Barenne.

ARTHUR LINTON (décédé)

8

TABLEAU DE MARCHE DE MILLS

Dans la Course BORDEAUX-PARIS, 580 kilomètres

Ce Tableau, tenu secret, fut distribué à tous les entraîneurs de Mills, la veille de la Course.

VILLES	DISTANCE	TEMPS calculé pour couvrir la distance	HEURE de passage probable	HEURE exacte inscrite après coup	ENTRAINEURS
	Kilom.	h. m	h. m.	h. m.	
BORDEAUX . . .	0				
BARBEZIEUX . .	97	3 30	8 30	9 10	
ANGOULÊME . .	34	1 20	9 50	10 31	Stroud
RUFFEC.	43	1 40	11 30	12 30	Wilson
POITIERS	74	3	2 30	3 45	Brundrett
CHATELLERAULT	28	1	3 30	5 15	Brundrett
PORT-DE-PILES .	37	1 30	5	6 55	Stroud
TOURS	34	1 30	6 30	8 17	Wilson
CHATEAU-RENAULT .	29	1 15	7 45	10 05	Wilson
VENDOME. . . .	26	1	8 45	11 25	Terront
CHATEAUDUN. .	41	1 45	10 30	1	Lambrjack-Fol
CHARTRES . . .	44	2	12 30	2 57	Renouf-Jewesbury
RAMBOUILLET .	36	1 30	2	4 40	Greville
VERSAILLES . .	39	1 45	3 45		Stroud Brundrett
PARIS.	18	55	4 40	7 36	Wilson

CONTROLES
BORDEAUX : Café Mazarin, place du Pont.
BARBEZIEUX : Hôtel de la Boule d'or, à droite.
ANGOULÊME : Buffet de la Gare d'Orléans, à gauc.
RUFFEC : Hôtel Deschandeliers, face à la Gare.
POITIERS : Hôtel Tribot, face à la Gare.
CHATELLERAULT : Hôtel de l'Univers, r. de Berry.
STE-MAURE : Hôtel Gaugueux, à gauche.
TOURS : Chez Wasmer frères, place du Palais.
CHATEAU-RENAULT : Hôtel de l'Écu de France.
VENDOME : Hôtel du Commerce.
CHATEAUDUN : Hôtel du Bon Laboureur.
CHARTRES : Hôtel du Grand Monarque.
RAMBOUILLET : Hôtel des Courses.
VERSAILLES : Café Allain, place d'Armes.
PARIS : Restaurant Gillet, Porte Maillot.

N.-B. — Il faut toujours calculer au plus juste le temps nécessaire pour aller d'une ville à l'autre, afin que les entraîneurs soient à leur poste plutôt en avance qu'en retard. Ainsi dans le tableau ci-dessus, nous avions calculé 3 h. 1/2 pour l'étape de Bordeaux à Angoulême et le temps réel a été de 4 h. 10. Les entraîneurs du début avaient ordre de prendre le train, une fois leur tâche accomplie, pour aller aider Mills plus loin.

CHAPITRE IX

LES COURSES DE LONGUE DISTANCE

La Course de New-York. — Exhibition d'horreurs. — L'Anglais Teddy Hale. — Une piste de 200 mètres. — L'appât de l'or. — Le récit de M. Morgan. — Quelques détails d'un ami. — Dix jours à 24 heures. — 15 000 spectateurs. — La presse politique. — On double le prix d'entrée. — 3 050 kilomètres. — Un fantôme. — Une énergie extraordinaire. — 16 kilomètres de plus. — L'hallucination. — Rice est second. — Le nègre Taylor. — Les arrêts de Hale. — Ses approvisionnements — Un défi. — Six jours à l'Agricultural Hall — George Waller. — Charles Terront. — 18 heures par jour. — Grenouillard. — Walter Phillips et Waller. — Viande crue et terre à foulon. — Une scène terrible. — L'invitation au champagne. — Paris-Brest. — Le match Terront-Corre. — C'est l'allure qui tue.

Les courses de longue distance ne sont plus du sport, ce sont des manifestations exagérées d'endurance : telle est l'opinion de tout vrai sportsman et nous conseillons fortement à nos lecteurs de ne jamais entreprendre de courses de ce genre, s'ils tiennent à l'existence.

Nous avons assisté à des combats de boxe, à des combats de coqs, à des combats de chiens, à des courses de taureaux en Espagne, et toutes ces « exhibitions d'horreurs » peuvent être justement comparées aux épreuves de six jours pendant lesquelles les hommes sont libres de marcher le temps qu'ils veulent.

C'est une course comme celles-là qui a eu lieu à la fin de l'année dernière en Amérique, à Madison Square Garden, sorte de palais d'exhibition de New-York où un Anglais, Teddy Hale, a gagné le prix en marchant 6 journées et 6 nuits consécutives, presque sans

repos et sans sommeil, couvrant un nombre illimité de kilomètres en tournant sur une piste de 200 mètres à peine de tour, comme un écureuil dans une cage, et cela, à la grande joie d'une foule considérable. Nous avons entendu dire que dans cette course, certains hommes, vaincus par la fatigue, étaient tombés de leur machine et que certains autres étaient devenus fous ou avaient failli mourir des suites des efforts terribles qu'ils avaient faits. On avait même annoncé, dans les journaux américains, qu'un nègre nommé Taylor avait succombé à l'épuisement après la course et qu'il s'était engagé sans s'assurer l'aide de personne, sans nourriture, avec une machine d'emprunt, qu'un fabricant « philanthrope » lui avait prêtée. Nous avons appris cependant que le pauvre noir s'était rétabli, et qu'il était maintenant « tout prêt à prendre part à la prochaine épreuve du même genre qui devait être organisée quelques semaines après. » Une course de 6 jours, à raison de 24 heures par jour, est donc une des pires tortures auxquelles on puisse soumettre la nature humaine; mais hélas, il y a toujours des *meurt-de-faim* prêts à s'engager dans de telles épreuves, insoucieux qu'ils sont de leur force et de leur santé, pour gagner quelques louis dont l'éclat les attire.

L'appât de l'or exerce toujours sa magique influence!

Notre vieil ami M. Morgan a écrit à ce sujet un vibrant article dans l'*American Wheelman*, journal cycliste de New-York, et nous devons lui rendre cette justice que son opinion est partagée par tous les vrais sportsmen. Nous coupons dans le vif de son compte-rendu ces quelques passages :

« La course de six jours de Madison Square Garden a fini samedi sur le coup de dix heures du soir, au milieu des vociférations d'une foule en délire et après une hécatombe de records. Tout ce qui peut être « recordé » de près ou de loin a été démoli, depuis le record des six jours, et le record de l'assistance à Madison Square, jusqu'au record de « soufflerie » accompli par l'orchestre de cuivre qui faisait fureur dans la galerie. Cependant il n'y a pas que les records qui aient été démolis. Il y avait là quinze misérables ruines — les quinze concurrents qui ont fini la course — victimes de leur propre soif de gain, et d'autre part un luxe de cruauté et d'achar-

nement à la torture qui prouve bien que ces passions ont toujours autant de force que du temps des arènes de Rome. L'histoire n'a fait que se répéter dans la course de six jours, et les scènes des dernières heures offraient une fâcheuse ressemblance avec ces actes de barbarie au récit desquels les modernes civilisés affectent de lever les mains en signe d'horreur.

« Ce n'était pas précisément un spectacle enchanteur que de voir ces hommes tournant sur la piste, dans un état de demi-inconscience avec leurs pauvres jambes raidies et comme dépourvues de vie, s'agitant comme des bielles de part et d'autre des machines, pressés et pourchassés par les sollicitations d'entraîneurs impitoyables et par une foule sans générosité, lorsqu'avec ce qui leur restait de sentiment, ils essayaient de regimber contre la brutalité de leurs bourreaux. Et on appelle cela du sport! Il est à espérer qu'un exercice aussi sain en réalité et aussi estimable que le cyclisme ne sera pas de nouveau déconsidéré par une réédition de pareilles exhibitions.

« Les premières heures de la course, pendant lesquelles Tom Linton et Lumsden livrèrent une chasse acharnée au Père Temps, qu'ils finirent par rattraper et par dépasser largement, eurent seules quelque ressemblance avec le vrai sport et présentèrent réellement de l'intérêt.

« Mais les tours d'aiguilles sur le cadran gigantesque du Garden amenèrent bien des changements. A mesure que les kilomètres s'ajoutèrent aux kilomètres et que les heures passées sur la selle s'ajoutèrent aux heures, l'allure rapide commença à faire sentir ses effets. Les yeux cernés et les figures hâves dirent les souffrances endurées et les hommes prirent de plus en plus l'aspect d'automates.

« On vit aussi le public changer lorsque la métamorphose s'opéra chez les coureurs et lorsqu'à la manifestation athlétique eut succédé une épreuve de l'endurance poussée à ses plus extrêmes limites. Ceux qui jour et nuit restèrent assis sur les gradins et suivirent les coureurs dans leur tournoiement insipide étaient bien les habitués de l'arène des boxeurs et les échappés des bas-fonds du monde sportif. Le soir, le vaste bâtiment s'emplissait d'une foule

FRANCE



Phot. Barenne.

CORRE

avide d'émotions violentes qui venait satisfaire ses appétits. Elle acclamait les coureurs lorsque ceux-ci obéissaient aux pressantes sollicitations de leurs entraîneurs, et ces grondements d'enthousiasme seuls avaient le don de pénétrer jusqu'au cerveau à demi obscurci des infortunés coureurs. Ils répondaient au mouvement et se cramponnaient jusqu'à la fin, atteignant une endurance qui n'a pas eu d'égale dans les temps modernes.

« La supériorité de Hale se manifesta bien avant que beaucoup d'heures se fussent écoulées. Il prit pour la première fois la tête à la cinquième heure. Pendant la huitième, Pierce s'assura un avantage momentané et pendant la dixième, ce fut Forster qui prit le commandement. Reading, le coureur-soldat, fut le plus sérieux concurrent de Hale et pendant sept heures il tint la tête; mais vers la fin du premier jour, Hale eut un regain d'ardeur et reprit la première place qu'il n'abandonna plus jusqu'à la fin. A mesure que les jours s'écoulaient, il devenait plus certain que Hale serait vainqueur et l'intérêt de la course se concentrait sur la lutte pour la seconde et la troisième position.

« C'est dans la seconde moitié de la course que Rice, un étonnant coureur de Wilkesbarre, se mit en lumière et captiva l'enthousiasme de la foule. Novice dans les courses et sans entraîneur comme sans abri, tourné en ridicule par ses propres compatriotes, il se débattit dès le commencement de la course.

« Il attira peu l'attention tout d'abord; mais comme il persistait avec courage, son total de kilomètres commença à monter et sa vaillance, son énergie forcèrent l'admiration qui se tourna vers la fin en un enthousiasme débordant. Il devint bientôt un dangereux rival pour Reading, Forster et Schock, et le bruit de ses succès vint jusqu'à Wilkesbarre. Soudain éclairés et convaincus de leur devoir, les gens de cette cité envoyèrent une délégation à New-York, firent donner à Rice des entraîneurs et des soins, et s'occupèrent en un mot de l'homme qui leur apportait la gloire malgré eux. Le résultat se fit sentir immédiatement et quoique Forster, grâce à un meilleur service, ait passé Rice à un certain moment, le petit coureur de Wilkesbarre reprit sa place, et, marchant avec ses nerfs quand rien d'autre n'existait plus en lui, il fit un démar-

rage qui laissa loin, derrière, tous les autres coureurs et le rendit même dangereux pour Hale. On disait couramment après la course que si Rice avait été convenablement soigné depuis le commencement, il aurait talonné Hale au point de le décourager, et aurait même gagné la course.

« Reading et Forster luttèrent pour la troisième place et ce fut la course la plus disputée de la semaine que ce match entre ces deux hommes. Reading finit par l'emporter, grâce à son endurance, quoique l'Allemand lui parût supérieur sur la piste. Schock, le vétéran des courses de six jours, dut se contenter de la cinquième place, après une lutte ardente avec son estomac; mais il eut la consolation de battre son propre record précédent par plus de 300 kilomètres. Le sort des autres fut variable suivant leur état physique. A un moment, Pierce était devant tout le monde, mais il n'eut pas assez d'endurance et tomba presque tout à fait à la queue. Il reprit courage vers la fin et dans un magnifique effort enleva la sixième place à Smith, qui était descendu, se croyant sûr de sa position.

« Taylor, le nègre de Brooklyn, partagea les honneurs de la course et la popularité avec Hale et Rice. Lui aussi s'essayait pour la première fois dans une course de six jours. Quel que fût le train, le nègre collait toujours et ce fut un de ses démarrages qui décida du succès de la course et qui excita l'enthousiasme sauvage de la dernière nuit.

« Taylor avait la troisième place, mais des hommes plus âgés et mieux rompus que lui le passèrent, dans les derniers spasmes de la lutte, et il finit huitième. Harry Maddox fit une course sensationnelle et quoiqu'il finît onzième, il se couvrit de gloire par ses démarrages et son endurance inattendue.

« Le « vieil » Ashinger fit bonne figure au commencement, mais il fut, lui aussi, vite « au bout de son rouleau » et il n'arriva à obtenir que la neuvième place.

« Les dernières scènes de la course furent de celles que Madison Square n'avait jamais vues auparavant. La foule était grande au commencement de la semaine, mais le nombre des assistants augmenta avec leur enthousiasme, et, le vendredi soir, il y avait

autour de la piste 15.000 personnes. Des centaines de gens restèrent là toute la nuit, et pendant toute la journée du samedi on s'écrasa. »

Avant de laisser cette course New-Yorkaise, donnons encore quelques détails qui nous ont été transmis par un ancien coureur de nos amis, qui fut présent toute la semaine. Cela servira à éclairer la jeune génération, qui comprendra encore mieux les terribles conséquences des épreuves de ce genre :

« Environ un quart d'heure avant la fin, tous les coureurs se retirèrent pour éviter l'envahissement de la piste, que l'enthousiasme indescriptible de la foule laissait prévoir. La course eut plus de retentissement à New-York qu'aucune épreuve de ce genre n'en avait eu auparavant, et l'exploit de l'anglais Hale était discuté dans les rues, dans les bars et sur toutes les places publiques. Plusieurs journaux politiques publièrent trois et quatre éditions spéciales tenant le public au courant des progrès des coureurs. Bref la fièvre cycliste s'empara de New-York pendant six jours.

« Les trois derniers jours, la foule était si grande à Madison Square que des milliers de gens cherchèrent en vain à entrer dans l'enceinte et durent rester en dehors des grilles. Les organisateurs en profitèrent pour élever le prix d'entrée, de 2 fr. 50 à 5 francs et, chose curieuse, il ne s'éleva pas une protestation. Le vélodrome fut comble toute la journée et toute la nuit, pendant les derniers jours, quoique la course par elle-même fût devenue terriblement monotone, comme toutes celles de même genre, où les hommes en piste ne modifient guère leurs positions du commencement à la fin, même lorsqu'ils ne sont séparés que par quelques kilomètres. Il est vrai qu'ils se livrent alors entre eux des luttes désespérées et presque sauvages, qui font gronder des tonnerres d'applaudissements.

« C'est à 8 h. 41 du soir, le samedi, que Hale atteignit, après avoir battu tous les records existants, la distance phénoménale de 1.900 milles anglais (3.050 kilomètres) ; à ce moment cela devint du délire, et quoique le coureur eût l'intention de se retirer de la piste (car il était impossible qu'il fût battu à cette heure), le public insista pour qu'il couvrît encore dix milles, soit 16 kilomètres de plus.

« Il était cependant dans un état affreux et un grand journal de New-York en donnait la description suivante : « En entendant les « applaudissements éclater avec fracas et se répercuter dans l'im- « mense vaisseau, Hale eut encore la force de sourire et d'agiter « deux petits drapeaux, l'un anglais, l'autre américain, qu'on lui « avait passés et qu'il tenait dans ses dents. Il avait l'air d'un fan- « tôme et seule son extraordinaire énergie le maintenait sur sa « machine. Sa figure était blanche comme celle d'un cadavre et ses « yeux, d'une fixité effrayante, regardaient droit devant lui, tandis « que ses jambes inlassables tournaient, tournaient méthodique- « ment avec la régularité d'un balancier d'horloge. Sa pensée n'était « plus sur la piste ; toute apparence de vie et de possession de soi « avait disparu ; il ne restait plus qu'un spectre sur une ma- « chine. »

« Après avoir couru ses dix milles supplémentaires, il descendit de sa machine et fut emporté de Madison Square en voiture.

« A l'exception de quelques coureurs, qui n'étaient pas restés d'une manière continue en piste, tous les concurrents étaient dans un état complet d'épuisement, ainsi que vous pouvez en juger par le récit des incidents qui se produisirent le dernier jour.

« Hale fut pris tout à coup d'hallucinations qui lui faisaient voir des gens cherchant à le faire tomber, et douze heures avant la fin, il menaçait d'abandonner la course si ses entraîneurs ne lui donnaient pas le « lit de plumes » qui lui avait été promis.

« Quelque temps après, le second, Rice, descendit de machine, tremblant de tous ses membres, et, avec une sueur froide, il suppliait ses entraîneurs d'empêcher le public de « jeter des briques devant sa route. »

« Puis ce fut le nègre Taylor qui fut pris d'un accès de folie furieuse et retrouva assez de force pour sauter de sa machine et se précipiter sur des personnes placées au centre de la piste et qu'il voulait tuer, disait-il.

« Le vieux Schock tomba comme une masse le long de la balustrade ; on le releva inanimé et il fallut dix minutes pour le rappeler à la vie.

« Moore, le dixième, se plaignait de n'avoir plus ni jambes ni

FRANCE



Phot. Barenne.

BOUHOURS

bras », et on ne put le ranimer qu'en lui donnant une bonne dose de nourriture dont il avait décidément grand besoin.

« Plusieurs médecins présents ont constaté que si la course avait continué seulement 24 heures de plus, il se serait déclaré des cas de folie incurable chez les concurrents.

« Hale ne prit que 8 heures de repos en tout sur 142 heures que la course dura. Ce repos fut pris en plusieurs fois; il est donc resté en selle pendant 134 heures en tout.

« Sa nourriture quotidienne était abondante. Jugez-en : on préparait chaque jour pour sa consommation 4 livres de volaille rôtie : 4 litres de bouillon, 1 livre de riz bouilli et 2 ou 3 livres de fruit mur.

« Il avait adapté à la selle de sa machine une sorte de dossier sur lequel il s'appuyait lorsqu'il était fatigué, et plusieurs autres concurrents inventèrent aussi différents moyens d'atténuer les vibrations de leurs machines.

« Après la course, Hale resta couché toute une journée et la nuit suivante, mais on lui permit de dormir seulement 14 heures et par intervalles, le docteur ayant recommandé qu'on ne laissât pas son sommeil sans interruption.

« Le vainqueur reçut en tout 12,500 francs, somme comprenant le prix de la course et les allocations qu'il reçut des fabricants dont il avait monté la machine et le pneumatique.

« La fin de cette histoire en donne la note comique : le troisième arrivé, Reading, lança à Hale un défi pour un match à courir *pendant la même durée !*

« On ne dit pas s'il était fou lorsqu'il lança ce défi, mais on le croirait. Il avait peut-être l'idée que le bon peuple de New-York viendrait encore en foule assister à ce tournoiement et constituerait ainsi une solide recette dont il aurait sa bonne part. »

Tout cela nous rappelle qu'il y eut autrefois de nombreuses courses de six jours à Londres, dans l'immense vaisseau de l'Agricultural Hall et plus tard dans les provinces anglaises; tout d'abord la nouveauté du spectacle attira des assistants très nombreux. Parmi les concurrents qui prirent part à ces épreuves, signalons Georges Waller, Charles Terront, Cann Higham, Harry

Leeming, Stanton, Patrick, Lees, Walter Phillips, Lamb, Pagis, Thuillet, Viennet et d'autres dont les noms nous échappent aujourd'hui.

Harry Etherington était l'un des principaux organisateurs de ces events, qui se couraient pour des championnats ou pour des trophées ou des prix en espèces.

Soyez bien convaincus que ces courses ne duraient pas six journées consécutives de 24 heures chacune, mais qu'elles avaient une durée de 18 heures par jour, commençant à 6 heures du matin et finissant à minuit ; le départ était donné le lundi matin et l'arrivée avait lieu le samedi à minuit.

Nous suivîmes une de ces courses jour par jour et cela nous donna l'idée des souffrances que les coureurs de fond endurent. Georges Waller avait déjà gagné deux de ces épreuves, battant Charles Terront, « le grenouillard » comme on l'appelait ; il lui restait à en gagner une troisième pour devenir propriétaire d'une magnifique ceinture accompagnée d'un gros prix en argent et du titre de champion du monde.

Waller se trouvait en excellentes mains, car il était soigné par Walter Phillips, qui se gardait bien, lui, de prendre part à la course, sachant quel travail exténuant cela constituait. Or, Waller n'avait sur Terront qu'une avance de quelques kilomètres. Vers la fin de la semaine, il souffrait énormément de la selle, et le médecin qui était de service sur la piste, dit qu'il fallait l'asseoir sur deux morceaux de viande crue et sur de la terre à foulon. Seulement, il fallait renouveler constamment les morceaux de viande et comment empêcher pendant ce temps le terrible « grenouillard » de regagner le terrain perdu ?

C'est alors que l'idée vint à Walter Phillips d'inviter les deux adversaires à prendre un léger repos et à vider une bouteille de champagne. On en était au vendredi, avant-dernier jour de la course. Charles Terront était soigné par un Français nommé Devien, autrefois chef de cuisine très réputé dans un restaurant de premier ordre : Phillips eut avec lui une courte conversation dans laquelle il lui raconta toutes sortes de fadaises, telles que : « quelle honte de tuer des hommes en leur faisant courir des



CH. TERRONT

courses de 18 heures par jour » suggérant, en manière de conclusion, que les deux premiers, Waller et Terront, pourraient bien descendre une demi-heure et prendre du champagne pour se réconforter.

Devien se rallia avec enthousiasme à cette heureuse combinaison et « on permit » aux deux champions de descendre. Nous disons « on permit » pour bien donner l'idée des difficultés auxquelles sont en butte et de la responsabilité qu'encourent les hommes qui se chargent de la direction d'un coureur de tête dans une épreuve de ce genre ; c'est qu'il y a bien des choses qui dépendent de la victoire d'un homme : l'honneur et la réputation de la nation à laquelle il appartient, le sort des paris engagés sur sa tête, et le succès financier même de l'entreprise.

Donc, pendant une demi-heure, les deux héros — car ils étaient des héros pour tous les assistants — se retirèrent dans les tentes qui avaient été dressées pour chacun d'eux aux extrémités de la piste. Dans celle de Waller, on put assister à une scène terrible, lorsqu'on dut détacher du corps du coureur, qui était plongé pour cela dans un bain tiède, les morceaux de viande et la terre collée à sa peau. On peut s'imaginer la douleur que Waller ressentait : il en refusa net de se remettre en piste et si Walter Phillips n'avait pas été son ami, en même temps que son manager, certainement il ne serait pas ressorti de sa tente. Mais Phillips lui dit : « Écoutez, George : si vous ne remontez pas et ne continuez pas la course, je vous tue comme un rat, » et ce disant il dirigeait le canon d'un revolver sur Waller ; celui-ci sentit se réveiller son ardeur et continua la course, une fois hissé sur sa machine.

A la stupéfaction de tous les spectateurs, Charles Terront sortit de sa tente sans l'aide de personne et monta sur son bicycle *par la pédale*. Et cependant Waller, vivement encouragé par la foule et d'ailleurs plein d'énergie, gagna la course et le petit grenouillard ne put pas lui reprendre un pouce dans toute la journée du samedi.

Ces courses, à raison de 18 heures par jour, étaient considérées comme des crimes de lèse-humanité et, nous pouvons nous douter de ce que fut la course de New-York en réfléchissant que la plu-

part des concurrents se laissaient tomber à bout de forces, de leurs machines, plutôt que de prendre le repos que la nature réclame.

Une course ayant quelque ressemblance avec celles dont il vient d'être parlé fut organisée quelques mois après Bordeaux-Paris, par le *Petit Journal* : c'est la course Paris-Brest et retour, on l'a déjà deviné. La distance était de 1.200 kilomètres. Le premier jour qu'on annonça cette course, nous pensâmes que c'était une occasion pour Charles Terront de « se réveiller » car il était le seul homme capable de fournir une telle course. Nous nous assurâmes donc immédiatement ses services pour qu'il montât la marque de bicyclette dont nous avions la représentation en France et lui fîmes la promesse d'une belle récompense s'il gagnait. Il accepta nos offres et se mit à l'entraînement, environ trois mois avant la date de l'évent. Il s'était reposé sur ses lauriers pendant trois ans mais il faisait cependant constamment de la route et accomplissait de belles performances pour sa seule satisfaction, pour se maintenir en bonne santé et s'empêcher d'engraisser.

Son entraînement pour Paris-Brest consista dans une existence régulière, un régime convenable, et surtout un séjour en selle du matin au soir. Il voulait s'habituer à rester de longues heures sur sa machine, car il savait l'importance de la selle et ne voulait pas en souffrir, si longue que fut la durée de la course. Cela, ce fut toujours le secret de Terront dans les épreuves de longue distance.

Il gagna Paris-Brest en 72 heures, marchant *sans arrêt* pendant 3 jours et 3 nuits, sans sommeil, sans repos, battant le second Jiel-Laval par plus de 8 heures.

A la suite de cette victoire, il dut courir à Paris, dans la Galerie des Machines au Champ-de-Mars, un match contre Corre qui l'avait défié à la suite d'une conversation que Terront avait eue avec un journaliste. Terront avait insinué en effet, que dans un record de Paris à Brest, Corre avait été tiré au moyen d'une ficelle — l'histoire de La corde et de La tire.

Terront accepta le défi et le match fut disputé sur 1.000 kilomètres avec un enjeu de 5.000 francs de part et d'autre. Personne n'a oublié que Terront remporta une victoire due surtout à ce qu'il

resta en selle 36 heures *consécutives* sans descendre une fois. C'est sa vieille expérience du métier qui lui avait suggéré l'idée d'employer un vieux morceau de chambre à air pour se dispenser de descendre de machine, lorsque la nature l'exigeait impérieusement pour son adversaire Corre.

Qui n'a entendu parler du « tuyau de Terront? » C'est ainsi que les vieux roublards peuvent triompher parfois de ceux qui ont plus de vitesse qu'eux, mais seulement dans les longues courses, car aujourd'hui, « c'est la vitesse qui tue. »

CHAPITRE X

LES PACEMAKERS. — MACHINES ÉLECTRIQUES ET AUTOMOBILES

L'aide des pacemakers. — Huret et ses équipes. — Coureurs auxiliaires. — Machines mues électriquement. — Accidents. — Opinion de M. Swindley. — Cycles à pétrole. — Une lettre d'Hillier. — Notre réponse. — Un obstacle. — La N. C. U. — Le pavillon rouge. — Rivière vainqueur de Bordeaux-Paris. — Derrière l'automobile depuis Tours. — Supprimez les automobiles. — Le Tandem Pingault. — La triplette Darracq.

Il y a peu de courses de quelque importance et d'une certaine longueur qui puissent se disputer sans l'aide des *pacemakers*, c'est-à-dire des « faiseurs d'allure » qui règlent la marche du coureur, montés sur des machines à deux, trois, quatre, cinq et même six places. C'est en France surtout que l'usage des machines multiples s'est rapidement répandu. On se trouve en présence de difficultés sans nombre lorsqu'il s'agit de former des équipes de pacemakers ou *d'entraîneurs* (comme on les appelle improprement en France) capables de prendre au bon moment et d'emmener convenablement le coureur qu'ils sont chargés de tirer. Lorsqu'ils commettent une faute, ils sont hués par les spectateurs et même par leur chef, car les entraîneurs ont généralement un chef qui est responsable de leurs actes.

Il est évident que « l'artillerie » dont les bons coureurs ont maintenant besoin pour les faire valoir, même sur les distances où ils excellent, constitue une source de dépenses considérables, mais à qui incombent ces dépenses ?

Une fabrique de cycles ou de pneumatiques qui se charge d'entretenir une armée d'entraîneurs s'aperçoit bientôt que c'est là un

FRANCE



CONSTANT HURET

luxe qu'elle ne peut soutenir longtemps. Quant au coureur lui-même qui s'engage dans l'épreuve, il ne peut s'habituer à l'idée de prélever le salaire de ses entraîneurs sur le sien propre, ou sur son prix problématique. Alors qui payera les équipes? Il faut cependant bien que les hommes qui font le métier d'entraîneurs, vivent eux aussi, et si le public aime les courses avec entraîneurs, il faut lui donner de ces courses-là. Cette innovation a été fort goûtée et les équipes aux différentes couleurs, se passant et se dépassant les unes les autres, donnent de la gaieté et de l'animation à la piste, mais on ne sait guère ce que dureront les entraîneurs, car les sommes qu'ils exigent en récompense de leurs services sont souvent exorbitantes, et les coureurs amateurs n'ont pas le droit d'entraîner les professionnels. Voilà ce qui soulève tant de difficultés !

L'an dernier à Noël, s'est courue au Vélodrome d'Hiver, une de ces épreuves de trois jours, qui sont devenues depuis fort à la mode. Les coureurs s'engagèrent par contrat à y prendre part sans se préoccuper de la question des entraîneurs, de sorte que lorsque Huret, le fameux champion des 24 heures voulut commencer à s'assurer le concours d'équipes d'entraîneurs, ceux-ci lui demandèrent chacun 100 francs; il était convenu que cette somme serait portée à 125 francs si Huret était vainqueur. Il fallait plusieurs triplettes et quadruplettes pour que le service d'entraîneurs fût complet. Quand Huret eut fait le calcul de la dépense que cela représentait, il s'aperçut que s'il gagnait, il devrait donner la moitié de son prix à ses entraîneurs; s'il perdait, il lui faudrait encore dépenser une somme assez considérable. C'était beaucoup risquer pour ne pas gagner grand chose.

Aux récriminations d'Huret, les entraîneurs répondaient que le coureur était payé pour se mettre en ligne, et par les fabricants et par le Vélodrome, et que comme eux-mêmes ne pouvaient pas vivre de « l'air du temps » ils exigeaient le salaire demandé ou n'entraîneraient pas.

Les adversaires d'Huret, eux, avaient consenti à engager la partie et avaient fait des conventions avec leurs entraîneurs de sorte que le champion des 24 heures se voyait dans l'alternative de partir sans aide ou de payer.

Il y a évidemment un point faible dans cette organisation d'entraînement et les directeurs de vélodromes se mettent le cerveau à la torture dès qu'ils pensent que les frais d'entraîneurs leur retomberont sur le dos, lorsque les fabricants ne voudront plus les prendre à leur charge. Et pourtant, il faut bien des entraîneurs pour les courses de demi-fond et de longue distance.

Toutes ces difficultés sont cause que le service de l'entraînement laisse encore beaucoup à désirer et n'est pas installé sur des bases solides. Il ne faut pas se dissimuler que les motocycles et principalement les machines mues par l'électricité pourront faire supprimer les frais dont nous parlons plus haut. Les questions d'économie sont toujours envisagées avec sollicitude par les commerçants et comme les machines électriques présenteront incontestablement des avantages énormes à ce point de vue, il ne se passera pas bien longtemps avant que nous ne voyons ces machines remplacer les entraîneurs sur nos pistes.

Personnellement, nous nous sommes occupés du sujet et nous avons servi d'intermédiaire pour la vente des brevets anglais du tandem électrique inventé par MM. Clerc et Pingault, précisément dans le but de suppléer avantageusement aux entraîneurs, même sous le rapport de la vitesse.

Le tandem Pingault a le même aspect qu'une machine ordinaire à deux places, munie de pédales et de chaînes : il y a seulement en plus un moteur électrique et des accumulateurs. Les hommes qui montent la machine sont en selle et pédalent comme sur n'importe quel autre tandem, mais, au moyen d'une manette, l'un d'eux fait agir le moteur électrique et la vitesse s'accroît immédiatement en proportion du degré dont on a tourné la manette. L'allure peut donc être réglée suivant les aptitudes ou les désirs du coureur qui suit la machine.

La vitesse atteinte par ce tandem est suffisante pour que tous les records sur piste, établis à l'aide des machines d'entraînement mues par la seule force humaine, puissent être battus. C'est donc un considérable avantage sur toutes les triplettes et quadruplettes. Aucune équipe de pacemakers ne pourrait tenir, sur n'importe quelle distance, contre le tandem électrique et comme celui-ci n'est



Phot. Barenne.

TANDEM-ÉLECTRIQUE CLERC-PINGAULT

monté que par deux hommes, on réalise, par son moyen, une économie d'autant plus appréciable qu'il peut remplacer aussi bien une sextuplette qu'un autre tandem et qu'il a une durée supérieure à une heure, à l'allure de course. Il est à prévoir que cet engin pourra atteindre des vitesses foudroyantes sur toutes les distances, du moins jusqu'à 60 kilomètres. Son allure est des plus régulières et il couvre chaque tour de piste dans le même temps, à 1/5 de seconde près. C'est ce qui fait par-dessus tout sa supériorité sur les entraîneurs ordinaires.

Sa vitesse à l'heure peut se tenir entre 60 et 80 kilomètres.

Le poids du tandem Clerc-Pingault est d'ailleurs moindre que celui d'une quadruplette, de sorte que les hommes qui pourraient être tombés et engagés dessous n'auraient pas à craindre grand chose. Le moteur est placé à quelques centimètres seulement au-dessus du sol et par conséquent souffre peu de la violence du choc provoqué par une chute.

Au point de vue de la probabilité des accidents, les machines électriques peuvent être mises sur le même rang que les triplettes et quadruplettes ordinaires, car le courant électrique peut être interrompu instantanément au moyen de la manette dont nous avons parlé. En supposant même qu'il se produise une chute, par exemple à un virage, le moteur ne pourrait plus mettre en mouvement les pédales qui seraient arrêtées et butées contre le sol par le poids même de la machine.

En outre du tandem électrique de Pingault, on a essayé dernièrement avec succès, au Vélodrome de la Seine, une autre machine semblable, c'est la triplette, fabriquée par M. Darracq. La triplette électrique Darracq a battu tous les records du monde pour tous genres de machines vélocipédiques.

Notre excellent ami M. Swindley, a écrit dans un numéro du journal anglais *The Cyclist*, paru au commencement de cette année, quelques paragraphes bien faits pour donner le frisson aux coureurs et pour faire pâmer d'aise les entraîneurs professionnels. Nous donnons ci-dessous quelques extraits de son article, simplement à titre de document, pour montrer « l'état d'âme » des sportsmen anglais non encore familiarisés avec l'idée de l'entraî-

nement mécanique de l'avenir, de sorte que quand ce livre paraîtra devant le public cycliste, ces quelques lignes pourront servir à établir une piquante comparaison.

Voici l'article de M. Swindley :

« D'après ce que nous avons appris la semaine dernière, il paraî-
« trait que la pétition ayant pour but l'interdiction de la piste
« aux machines automatiques d'entraînement, aurait pour pro-
« moteurs les cyclistes professionnels qui se font des appointe-
« ments grâce aux tentatives de records. Si ce qu'on nous a dit
« est exact, et nous n'avons aucune raison pour le mettre en
« doute, certaines de nos fines pédales envisageraient avec terreur
« la perspective d'une chute de la machine derrière laquelle ils se
« livreraient à de folles vitesses. Ils voient déjà, dans leur imagi-
« nation, une « salade » d'hommes et de moteurs éparpillés sur la
« piste avec des pistons continuant à faire mouvoir d'une façon
« désordonnée, pédales, roues et chaînes qui rentreraient dans
« les chairs et y découperaient d'agréables lanières. De récents
« accidents d'automobiles, boulevard Haussmann, à Paris, et dans
« Regent Street, à Londres, les font rêver d'explosion d'essence
« et d'incendies, et de toutes sortes de choses terribles. Les
« recordmen et les coureurs savent assurément ce que c'est que
« d'être « tannés » et « cuits », mais ils se soucient fort peu d'être
« torturés et aplatis. Si c'est vraiment là leur crainte, nous ne
« pouvons nous empêcher de leur accorder quelque apparence de
« raison. »

. . . .

« Mais nous sommes portés à croire qu'ils s'exagèrent les périls
« de l'entraînement mécanique. Assurément ce tableau d'un moto-
« cycle tournant dans le vide d'une façon effrayante et répan-
« dant goutte à goutte du pétrole enflammé sur les membres
« immobilisés des infortunés pris sous la machine, est bien fait
« pour arrêter l'ardeur des batteurs de records, mais il est outra-
« geusement poussé au noir.

« D'abord, s'il s'agit d'un moteur électrique, il n'y a plus à craindre
« d'huile ni de pétrole enflammés, et même dans un moteur
« à pétrole, si l'allumage se fait électriquement, comme ce serait

Les Frères MAURICE et HENRI FARMAN

« certainement le cas, tout danger de cette nature s'évanouit « aussi.

« Les coureurs peuvent présenter leur requête et nous sommes « certains que la N. C. U. la prendra en considération, mais ils « doivent se mettre dans la tête que si notre grande fédération « souscrit à leurs désirs et interdit pour le présent l'usage des « machines en question, ces machines ne seront pas prohibées « pour cela sur les pistes américaines ou du continent. Si l'en- « traînement mécanique présente quelques avantages, eux, les « coureurs anglais, n'en profiteront pas, et les records qu'ils « détiennent actuellement passeront à bref délai à l'étranger. »

. . . .

Nous devons déclarer, tout de suite, que nous n'avons jamais cru une minute que les cycles mus par le pétrole pourraient être utilisés sur les pistes pour l'entraînement, à cause de l'échappement des gaz brûlés, qui sera toujours l'inconvénient capital que l'on reprochera aux moteurs à pétrole. Le coureur placé derrière serait en effet forcé d'aspirer l'odeur désagréable dont on n'a pu se débarrasser jusqu'à présent, quoiqu'on ait pu atténuer jusqu'à un certain point le bruit de l'explosion. Quant à l'huile enflammée et aux éclatements de moteur qui hantent l'imagination des coureurs, ce sont des faits à peine possibles avec l'allumage électrique de la vapeur de pétrole.

Personnellement nous ne considérons pas du tout les cycles à pétrole comme offrant la moitié des dangers que certaines personnes se plaisent à leur attribuer, et lorsque ces personnes en auront fait une expérience plus longue (expérience que nous avons faite) elles se rendront compte de leur erreur.

Dans le numéro du journal *The Cyclist* auquel nous avons fait un emprunt plus haut paraissait, en même temps que l'article de M. Swindley, la lettre suivante de notre excellent confrère M. George Lacy Hillier concernant cette même pétition des entraîneurs professionnels.

Messieurs,

Votre échotier, de Londres, ne paraît pas approuver le désir manifesté par certains coureurs porteurs de la licence professionnelle de la N. C. U., de voir l'entraînement mécanique interdit sur les pistes; il me semble qu'il ne se rend

pas un compte exact des choses. Les coureurs avec lesquels j'ai discuté cette question (et ils sont nombreux et unanimes dans leur manière de voir), refusent simplement de servir en la matière de « sujets » pour des expériences. Imaginez-vous ce qu'un coureur souffrirait si, tombé, il sentait passer sur lui une de ces machines à moteur qui « roulent si régulièrement » du poids de 150 kilos ou plus, avec les hommes qui la manœuvrent.

Un de ces graves accidents, comme il s'en produit dans les courses retentissantes, où cinq ou six coureurs tombent pêle-mêle avec trois ou quatre quadruplettes, serait considérablement aggravé si les cycles à moteur arrivaient, carbonisant, labourant, charcutant les hommes à terre, sans parler du pétrole enflammé et des explosions de réservoirs. Voici ce que disent les principaux professionnels : trois ou quatre bonnes quadruplettes peuvent emmener un homme aussi vite qu'il est nécessaire après le premier mille ; l'entraînement mécanique est encore dans une période de tâtonnement ; les courses présentent déjà actuellement, suffisamment de dangers ; donc les coureurs sont fondés à demander la protection de la N. C. U. en la priant d'interdire, *quant à présent du moins*, l'entraînement mécanique. Si dans la suite des temps les objections qu'il y a lieu d'élever aujourd'hui disparaissaient, on verrait s'il y avait lieu de rapporter l'interdiction.

Une pétition circule d'ailleurs en ce moment parmi les personnes intéressées dans la question.

G. Lacy Hillier.

En réponse à cette lettre, nous avons, à notre tour, écrit celle-ci :

Messieurs,

Il est évident que notre ami M. Hillier n'a pas su discerner le *véritable* motif pour lequel les coureurs professionnels désirent voir interdire l'entraînement mécanique par la N. C. U.

Aussi, je vais le lui apprendre. Qu'il veuille bien m'en croire, ce n'est pas tant la question « accidents » que la question « galette » qui est mise en cause par l'apparition sur les pistes du tandem électrique (car c'est de lui que vient tout ce débat). Les coureurs s'aperçoivent bien que les frais de leur service de pacemakers commencent à peser lourdement sur les maisons de cycles et de pneumatiques et c'est peut-être bien à ces entraîneurs humains, et non à leurs ennemis les motocycles, que des pistes vont se trouver fermées. Les professionnels ont donc pris le taureau par les cornes et ils se débattent contre le progrès qui apportera l'économie. Ils comprendront vite, avec la N. C. U., que leurs efforts sont vains. Je ne m'occupe même pas du tableau ridicule fait « de chairs mises en lambeaux par des moteurs » et « du pétrole enflammé et des explosions de réservoirs ». Il y a là-dedans une exagération qui est surtout due à l'ignorance où l'on est de ce que sont les cycles à moteur, et spécialement ceux mus par l'électricité ou dont l'allumage se fait électriquement.

Je puis en toute sécurité recommander le tandem de MM. Clerc et Pingault, dont les brevets ont été achetés par le *British Motor Syndicates* Ld. Ce syndicat considère cette machine comme la meilleure existant actuellement pour l'entraînement, et il en fait construire en ce moment plus d'une douzaine à Coventry. Bientôt auront lieu, sur les pistes de Londres, des essais pratiques qui prouveront l'efficacité de ce système ; je conseille à la N. C. U. d'attendre le résultat de ces essais avant d'interdire l'accès des pistes aux machines électriques. Qu'on éloigne *pour le moment* des vélodromes les cycles à pétrole rien de mieux. Je ne vois pas comment ces machines pourraient servir dans une course ou un match sur piste (quoiqu'elles puissent être utilisées sur la route), à cause de l'inconvénient de la mauvaise odeur qu'elles laissent après elles, et que les coureurs placés derrière ne pourraient supporter.



DESNEL — JACQUELIN — KUHLING

Il en est tout autrement du tandem électrique qui ne diffère du tandem ordinaire qu'en ce qu'il porte un moteur fixé à quelques centimètres du sol, position qui rend sans conséquences fâcheuses les chutes ou les accidents pouvant se produire.

La machine porte une navette fixée au guidon de l'équipier d'arrière, et au moyen de laquelle on peut interrompre instantanément le courant électrique, de même qu'on peut régler la vitesse. Le poids est égal, moteur compris, à celui d'une quadruplette montée par ses quatre hommes.

. . . .

Si la N. C. U. prononçait une interdiction contre cette machine, elle irait à l'encontre de la décision de la Chambre de Westminster qui vient de lever au contraire les arrêts qui s'opposaient au développement de l'industrie et du commerce des automobiles en Angleterre.

La *National Cyclist's Union* a certainement rendu service aux professionnels, lorsqu'elle a interdit l'entraînement mécanique dans les courses placées sous son patronage. Mais, comme le disait si bien Swindley dans l'article dont nous avons fait des extraits, elle ne peut étendre cette interdiction en Amérique ni en France, où on pourra s'apercevoir des avantages des moteurs et s'en servir pour battre des records.

Nous trouvons que la N. C. U. a été bien vite en besogne, car si la pétition faite par les coureurs reçevait satisfaction, la situation prévue par Swindley se produirait sans aucun doute : l'Angleterre se laisserait rapidement dépasser par les autres nations.

En tout cas, il est beaucoup plus sage d'attendre, pour se prononcer définitivement (surtout en ce qui concerne les machines électriques), que les preuves de leur utilité ou de leurs dangers aient été faites.

Nous ne nous sommes occupés dans les lignes qui précèdent, que des machines d'entraînement mécanique devant servir aux courses sur piste. Depuis que nous les avons écrites, un événement destiné à faire époque dans l'histoire de l'entraînement mécanique s'est produit ; c'est la victoire dans la course Bordeaux-Paris, du coureur Rivierre qui a été entraîné de Tours à Paris, soit sur une distance de 250 kilomètres, par une voiture Panhard et Levassor, ce qui lui a permis de rattraper Cordang lequel avait cependant une avance considérable, de le dépasser et de gagner l'épreuve.

Cette histoire d'automobile a causé une révolution dans le monde sportif en France, et il est impossible de prévoir, dès à présent, ce qui pourra se passer plus tard au point de vue de l'entraî-

nement sur route par automobiles. Les organisateurs des futures courses sur route permettront-ils l'emploi de ce genre d'entraînement, ou disqualifieront-ils les coureurs qui en feront usage ?

Au point de vue purement sportif, il y a certes des objections à faire contre les automobiles, car l'expérience faite récemment nous prouve qu'il n'y a aucun exploit accompli dans le fait d'enjamber une bicyclette et de se laisser « aspirer » par une voiture automobile. Toute lutte d'homme à homme devient par là impossible, et ce n'est plus qu'une question de vitesse de jambes.

La course perd tout intérêt dès lors que des moyens artificiels sont employés pour donner à un coureur un avantage que nous ne pouvons appeler que déloyal en quelque sorte, sur ses adversaires.

Nous sommes bien persuadés que les courses du genre de celle de Bordeaux-Paris, se feront désormais avec l'aide des motocycles, mais nous sommes d'avis que les *motocycles* seuls devraient y être autorisés, et non les *voitures automobiles*, du type de celle qui tira Rivierre. Si l'on ne prend pas le parti que nous indiquons, il n'y a pas de raison pour que le coureur et la maison qui l'emploie ne louent pas pour la circonstance trois ou quatre tracteurs à vapeur, système de Dion, qu'ils échelonneraient le long du parcours et qui mèneraient le coureur le long de la route à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure cette fois.

On peut d'ailleurs imaginer toutes sortes de dispositifs, à placer à l'arrière des voitures automobiles pour tirer les coureurs ; la victoire finirait par revenir ainsi à l'automobile la plus ingénieusement arrangée pour mener un homme à bicyclette de Bordeaux à Paris dans le temps le plus court possible.

Tout ceci nous conduit à nous demander ce que l'avenir réserve au coureur qui s'est fait une spécialité des épreuves sur route ? Résumons-nous et déclarons que, dans notre idée, tous les records du monde seront battus par un coureur entraîné sur piste par des machines électriques, et toutes les courses sur route se feront avec des motocycles pour entraîneurs.

Les entraîneurs qui montent les machines multiples d'aujourd'hui, seront remplacés par des entraîneurs artificiels, c'est-à-dire



Cliché Fiorillo.

La triplette CABAILLO — BATISTE — FIORILLO

par des mécaniques, pour cette simple raison que le premier coureur qui aura l'idée de se caler derrière un tandem ou une triplette électrique, battra tous les records de si loin, que ses temps ne pourront être approchés par des hommes tirés par des quadruplettes ou quintuplettes ordinaires. Le tandem Pingault et la triplette Darracq dont nous avons parlé plus haut, ont en effet battu tous les records pour toutes espèces de machines, et nous sommes certains que des vitesses plus merveilleuses encore seront atteintes par ces instruments avant qu'il soit longtemps.

L'entraînement électrique sera le *sine quâ non* de l'avenir.

Qui vivra verra.

Voici du reste un résultat :

Montagne Holbein vient de battre le record du monde de 24 heures sur route, en Angleterre, en parcourant 402 milles.

Les 172 derniers milles ont été parcourus derrière une voiture automobile.

Il est certain que sans cette voiture, Holbein n'aurait jamais battu le record, car le vent soufflait avec violence et la voiture a pu l'en garantir pendant toute la fin de la course.

CHAPITRE XI

LES MANAGERS, LES ENTRAINEURS, LES MASSEURS

Un nouveau type. — Les managers. — Zimmerman et Troy. — Wheeler et Banker. — Tom Eck. — Le manager est une nécessité. — Choppy Warburton. — Joe Broughton. — Le pére et le fils Barden. — Snook. — Charles Wilson. — Harry Andrews. — Harry Leeming. — Les élixirs de vitesse. — La burette chronométre. — Bob Patrick. — Howell et le championnat du mille. — Albert Pearce. — Le champion noir. — Walter Phillips et Shorland. — Une anecdote de Léon Hamelle. — L'appétit de Meyer. — Corre et ses oignons frits. — De Civry et le champagne.

Depuis quelques années, une nouvelle classe d'hommes a surgi, qui semble devoir prendre une place importante au soleil du sport. Ces hommes dont les premiers spécimens sont venus d'Amérique s'intitulent un peu pompeusement *managers*, ce qui veut dire directeurs, administrateurs. Il faut cependant reconnaître que lorsqu'ils accompagnent un homme de premier ordre, comme Zimmerman, par exemple, qui n'a besoin de personne pour le faire « mousser » ou pour traiter ses affaires, le titre de manager semble vraiment prétentieux. Cependant M. Troy, le manager de Zimmerman nous a semblé être un homme fort intelligent et d'une habileté très personnelle pour traiter les affaires; c'est un de ceux avec qui nous avons eu les relations les plus agréables.

Voilà pour le manager.

Quant à Arthur Augustin Zimmerman, nous n'avons jamais rencontré et ne rencontrerons peut-être jamais son égal parmi les coureurs professionnels; nous le déclarons sans la moindre hésita-



Phot. Barenne.

ARTHUR-AUGUSTE ZIMMERMAN

tion. Nous le tenons en grande estime et nous le considérons comme le véritable et l'*unique* champion du monde quand il est dans sa meilleure forme, allât-on lui chercher un « concurrent jusque dans la lune ». Comme homme, Zimmerman était regardé par tous ses confrères comme un excellent ami et un précieux compagnon, et il était aimé et admiré de tous ceux qui l'approchaient, depuis ses amis intimes jusqu'aux spectateurs et jusqu'à de Rue, son masseur, un fidèle serviteur, nègre, mais issu comme son maître du pays à la bannière constellée d'étoiles.

Zimmerman, Wheeler et Banker laissèrent une excellente impression en France; ils avaient des manières de faire qui leur étaient spéciales et qui ont été imitées depuis par tous les coureurs. Ils ont plus fait pour le sport, pendant leur court séjour à Paris, que qui que ce soit d'autre. Leur attitude, leur costume et leurs manières en public, sur la piste et hors de la piste étaient parfaits.

Il est hors de doute qu'un manager soit nécessaire aux cyclistes de haute valeur, mais il faut que ce manager soit un habile homme d'affaires, connaissant parfaitement l'entraînement et la tactique des courses, afin de pouvoir donner d'utiles conseils à son coureur, et, en même temps, s'occuper de l'organisation financière de ses courses ou matchs.

Un manager n'est pas exactement la même chose qu'un entraîneur, quoique les entraîneurs aient une tendance à prendre le titre de managers, qui ne convient réellement qu'à des hommes tels que Troyou, Tom Eck, par exemple, qui s'occupèrent l'année dernière des intérêts de John Johnson, un autre coureur américain.

Le nom de Tom Eck nous rappelle l'histoire qu'il nous a racontée pour nous expliquer comment il se trouve avoir des cheveux blancs, quoiqu'il soit relativement jeune encore. Il devait prendre part à des courses à Newcastle ou Tyne et il eut l'idée d'aller avec deux amis faire une excursion en mer à l'embouchure de la Tyne, sous prétexte d'une partie de pêche, dans un petit bateau : on les avait cependant prévenus qu'une tempête menaçait du côté du Nord. Comme ils étaient déjà loin en mer, des nuages noirs comme de l'encre commencèrent à s'amonceler au-dessus de leurs têtes et

le vent devint si violent qu'ils prirent le parti de regagner le rivage à force de rames. Mais, avant qu'ils eussent pu regagner le port, la tempête s'était élevée et le bateau avait chaviré. Les deux compagnons de Tom Eck se noyèrent, mais lui parvint à se sauver en se cramponnant à califourchon sur la quille du canot.

Le lendemain, en se regardant dans la glace, Eck constata que ses cheveux étaient devenus tous blancs par suite de la frayeur qu'il avait ressentie.

Choppy Warburton fut l'homme qui mit en lumière le petit Michael et les deux frères Linton ; le véritable dévouement dont cet homme fait preuve envers les coureurs qu'il soigne lui a fait la réputation d'un entraîneur de premier ordre. Joseph Broughton dit Barden, est un autre manager-entraîneur. Il s'occupe avec fidélité de son fils Charles Barden, et il a eu sous sa direction plus d'un fameux coureur ; c'est lui qui a fait le plus à Paris, avec Choppy, pour l'entraînement des coureurs.

William Snook, qui fut autrefois un excellent coureur à pied et remporta de grands succès sur les pistes anglaises. C'est nous qui l'avons fait venir à Paris, pour entraîner Edwards et il y obtint la clientèle de bien d'autres champions.

Charlie Wilson, qui dirige maintenant la piste de Herne Hill, à Londres, connaît aussi à fond l'art de l'entraînement ; il a surtout préparé des amateurs.

Ainsi Frédéric Osmond, Lacy Hillier et plusieurs autres n'ont eu qu'à se louer de l'habileté de Wilson et de ses soins tout particuliers. Nous avons rencontré, il y a deux ans, à la piste de Catford le jeune Harry Andrews, qui s'était chargé de l'entraînement de plusieurs coureurs. Si le jeune homme est aussi intelligent que feu son père Harry qui se consacra avec tant de dévouement à la formation de Cortis, de Jack Keen, de l'auteur lui-même et d'une foule d'autres hommes en 1878, il peut être chaudement recommandé.

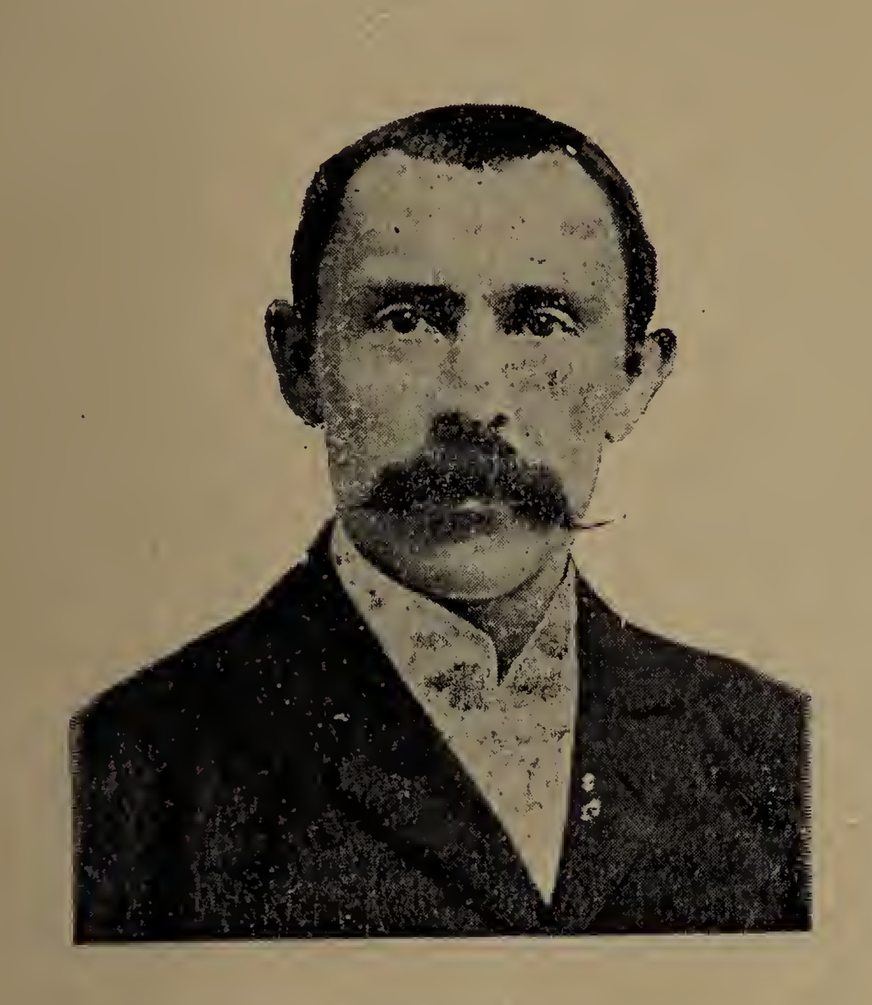
Cependant le véritable rôle du manager consiste à s'occuper de la partie « affaires » du métier de professionnel, de la conclusion des engagements avec les fabricants de cycles et de pneumatiques, des inscriptions dans les courses et des conventions des matchs ;



Cliché Beau.

EROS lancé par CHOPPY.

il doit aussi surveiller soigneusement l'entraînement et toutes les allées et venues de son protégé. On conçoit que l'utilité d'un manager de cette trempe ne se fasse sentir que lorsqu'il s'agit d'un champion de tout premier ordre comme Zimmerman ou d'un groupe de coureurs se déplaçant tout entier à l'étranger.



WILLIAM SNOOK.

L'entraîneur qui fait fonctions de manager est un autre genre de personnage ; celui-ci est d'un grand aide pour un ou deux coureurs, et c'est de lui que nous devons nous occuper plus spécialement.

Un simple entraîneur est l'homme qui veille sur votre santé, vous masse quand il le faut et s'occupe de vos vêtements et de vos machines ; c'est en quelque sorte un domestique qui reste à vos ordres et les exécute régulièrement. Il faut cependant le traiter amicalement et vous montrer généreux envers lui : c'est le meilleur moyen d'en obtenir toute satisfaction.

Un des entraîneurs qui se sont fait la plus haute réputation en Angleterre est Harry Leeming qui fut lui-même coureur remarquable, surtout dans les épreuves de longue distance. Il obtint ses principaux succès dans son nouveau rôle avec Sanders Sellers, un des meilleurs amateurs anglais, et Richard Howell qui remporta le championnat d'Amérique en 1883. Aussi, fut-il fêté chaleureusement lorsqu'il revint avec ses « poulains » couverts de lauriers. Il profita du bruit fait autour de son nom pour vendre une préparation fameuse qu'il appela « Elixir de vitesse »; personne ne put jamais savoir ce que cette drogue contenait, quoiqu'on en ait usé largement. Leeming avait pour lui la supériorité de connaître tous les trucs du métier et son système d'entraînement était souvent parfait.

A Leicester, nous le vîmes entraîner deux amateurs pour un handicap. La piste, en cendres, avait presque la forme exacte d'un cercle. Il plaçait ses deux hommes chacun à l'extrémité d'un même diamètre et leur faisait faire une course-poursuite.

Pendant cette course, il les excitait avec de grands cris, ce qui attirait les personnes présentes qui se joignaient alors à lui, et le spectacle devenait très amusant. Chaque fois que l'un des deux hommes passait devant le groupe, on lui criait : « Vous avez gagné cinq mètres, marchez donc ! » et à l'autre, on disait: « Dépêchez-vous, il vous rattrape, » ce qui était généralement le contraire de la vérité. Leeming disait que, de cette façon il lui ferait gagner le handicap, et nous apprîmes par la suite qu'effectivement l'un des deux coureurs avait été vainqueur. Il est certain que cette manière d'entraîner des coureurs pour un handicap est une des meilleures, quoiqu'elle fatigue beaucoup les hommes, parce qu'on n'aime pas être rattrapé par un ami ou un camarade, et on donne tout ce qu'on peut jusqu'au résultat.

Quand un amateur avait envie de faire un essai avec la montre, Harry Leeming consentait à le « chronométrer ». Alors, il tirait très sérieusement de sa poche une burette à huile qui le quittait rarement et qu'il tenait dans sa main à la façon d'une montre; l'essai fini, il proclamait avec le plus grand sérieux un temps fantastique, ce qui donnait aux coureurs confiance dans leurs aptitudes pour



Cliché Barenne.

FOURNIER et CASSIGNARD au moment de leur match.

les courses à venir. Quand il prenait le temps pour de bon, en faisant faire des essais à l'un des hommes sous sa direction, il y avait parfois un indiscret qui s'approchait pour savoir ce temps et qui regardait par dessus l'épaule de Leeming. Le quidam était toujours désappointé en apercevant la fameuse burette que l'entraîneur avait adroitement substituée au chronomètre. Mais celui-ci restait dans sa poche, et il l'examinait ensuite tout à loisir.

Bob Patrick était aussi un vieux professionnel de la même époque que Leeming. Il habitait Wolverhampton, et c'est lui qui fut chargé de notre entraînement lorsque nous battîmes Fred Wood d'un quart de roue dans le championnat professionnel des 50 milles en 1886.

Après cette victoire, Harry Leeming qui était un ami intime de Patrick, nous prit sous sa direction pour essayer de nous faire gagner le championnat du mille sur Howell. Ce championnat devait se disputer à Wolverhampton les lundi, mardi et mercredi suivants.

Wood était à cette époque le plus dangereux adversaire d'Howell, et Leeming ayant eu un différend avec celui-ci au sujet de leur voyage en Amérique, résolut, à cause de cela, de s'occuper avec Patrick de notre entraînement. Il nous emmena donc à Leicester et nous fit subir la préparation suivante :

Après nous avoir mis au lit lui-même vers 10 heures, il s'en allait après avoir fermé à double tour la porte dont il emportait la clef dans sa poche (habitude qu'il avait sans doute contractée avec ses autres poulains), et le lendemain, vers huit heures, il revenait nous faire lever. Après une friction avec du cognac Martel Trois Etoiles, qu'il nous soufflait de sa bouche sur le corps par petites gorgées pour l'échauffer, afin d'éviter de nous causer une impression de froid, il nous massait avec la paume de sa main, puis avec une serviette raide, de sorte que nous nous ressentions de moins en moins de l'engourdissement causé par notre course de 50 milles.

Une fois habillé, nous descendions à la salle à manger où nous attendait un déjeuner composé d'une bonne côtelette avec du pain grillé sans beurre et, un quart d'heure après, une tasse de thé faible et pas trop chaud. Nous lisions les journaux une demi-heure et

nous rentrions à la piste où nous devions rester assis un certain temps, sans prononcer une seule parole. C'était pour ne pas fatiguer la gorge et les poumons, disait Leeming. De retour à l'hôtel, nous déjeunions à midi et demi, avec du rosbeef plutôt saignant, une pomme de terre et du pain rassis, quelque pudding à la crème; un quart d'heure après, nous buvions un petit verre de vieille bière.

Nous prenions ensuite des journaux illustrés, puis Leeming et Patrick entraient en conversation sur des sujets quelconques, autres que le cyclisme, afin de détourner nos idées de la course qui se préparait et qui avait une telle importance pour nous.

Vers trois heures, nous revenions à la piste de Old Molineux Grounds; là, Leeming nous donnait ses avis et nous expliquait la tactique à suivre pour battre Howell.

Pendant ce temps, Patrick allait examiner la machine et essayait chaque écrou pour s'assurer que rien n'était dérangé.

Arrivé dans la cabine, nous étions frictionnés à fond avec de l'eau-de-vie et nous faisions un tour préliminaire pour nous assurer que notre machine marchait bien.

Hélas, tout ceci ne réussit qu'à moitié, car si nous fûmes vainqueurs dans chacune de nos séries de la course du mille, nous fûmes battus de quelques centimètres par Howell dans la finale. Nous devons dire, à notre excuse et à celle de nos entraîneurs, qu'il nous était difficile d'espérer un meilleur résultat, attendu que Howell s'était spécialement préparé depuis des semaines pour cette course sur la piste même où elle fut disputée, tandis que nous avions subi l'entraînement tout différent d'une course de 80 kilomètres; aussi estimons-nous que nous n'avons jamais fait de plus belle course, car Howell et Wood étaient de beaucoup les meilleurs coureurs du monde de l'époque. Howell montait un bicycle de 1 m. 47 de haut; Wood avait 1 m. 45 et nous 1 m. 40 seulement.

Voici une autre anecdote qui montrera combien il est utile d'avoir, pendant son entraînement, un homme dévoué à soi.

Nous avions conçu de l'amitié pour Albert Pearce, un nègre que Jack Keen, l'ancien champion du bicycle, avait ramené avec lui d'Amérique et contre lequel il avait couru une série de matchs.

AMÉRIQUE



AL. WEINIG.

Le « négro », comme on l'appelait plaisamment, était plutôt un agréable compagnon qu'un coureur de premier ordre, quoiqu'on l'intitulât le champion noir de l'Amérique. Il pouvait d'ailleurs revendiquer ce titre, car il était probablement le seul nègre qui sût se tenir convenablement sur un bicycle.

Pearce fut engagé par Waller pour une des courses de six jours que ce dernier organisait dans le Nord de l'Angleterre, sous une tente de toile et sur une piste de 150 mètres de tour avec des virages qui ressemblaient à la paroi d'un mur. Mais le nègre passait de temps à autre à *travers* la toile, ou bien il jetait tous les autres coureurs à terre dans les virages, de sorte qu'il fut mis à pied pour ainsi dire de façon permanente. Cela ne l'amusait pas, comme bien on pense, de voir les autres gagner de l'argent pendant qu'il était réduit à l'inaction. C'est alors que, pris de sympathie pour lui, nous l'engageâmes à notre service comme entraîneur en lui allouant un salaire fixe, toutes ses dépenses étant payées, plus un intérêt de 20 0/0 sur les prix que nous pourrions gagner. Nous en avions fait un homme nouveau, et nous ne regrettâmes jamais notre choix, car il fut notre plus fidèle compagnon. Il nous accompagnait partout, et comme il était remarquablement musclé, il massait dans la perfection.

Un jour à Newcastle, il pleuvait ; c'était peu de temps avant un match que nous devions disputer sur la piste de Waller, à Byker ; le terrain sur lequel était tracée cette piste est maintenant couvert de constructions, et, chose curieuse, il appartient, ainsi que les centaines de maisons ouvrières qui s'y élèvent, à ce même Georges Waller qui avait fait sa fortune avec ses courses de longue distance contre Charles Terront à l'Agricultural Hall Londres, en 1877 et 1878. Ce jour-là donc, il était impossible de s'entraîner. Nous descendîmes dans la ville et ayant rencontré d'autres cyclistes de nos amis, nous entrâmes dans un bar où nous nous laissâmes aller à absorber plusieurs verres de Porto. Cela ne plaisait évidemment pas à Pearce, qui nous accompagnait, car il dardait sur nous son regard comme un cannibale qui voit de la chair fraîche. Mais la présence de nos amis nous empêchait de faire attention à sa mimique. On nous tendit un autre verre plein ; c'en était trop pour

Pearce, et il jugea sans doute aussi que c'en était trop pour nous, car il commanda tout à coup un cigare et eut soin de placer, comme sans y faire attention, les allumettes près de notre verre



Les Frères TERRILL

de Porto; en prenant une des allumettes, il nous allongea un grand coup dans les côtes. Ce fut pour nous une révélation en même temps qu'un avertissement, et prétextant un rendez-vous avec Waller, nous nous échappâmes.

Nous n'avons jamais oublié ce trait de sollicitude de la part de

Pearce; cela prouvait combien il avait eu souci de ne pas nous laisser tomber dans le piège que nous tendaient des amis de nos rivaux.

En revenant à Paris, nous recommandâmes Pearce à plusieurs amateurs de Newcastle qui avaient promis d'utiliser ses services, et nous n'entendîmes plus parler de lui pendant bien des années. En 1894, nous fûmes invités par un sportsman anglais, résidant à Paris, à assister à un combat privé de boxe. Le nombre des spectateurs était très limité et le lieu du spectacle était un gymnase de Paris, bien dissimulé, afin que la police ne pût le découvrir, car ces sortes de combats sont interdits. Après une première lutte, on annonça que le champion boxeur d'Angleterre allait combattre « to a finish » c'est-à-dire jusqu'à démolition, le champion noir Pearce de Chicago. Quand les hommes apparurent sur les planches, nous reconnûmes immédiatement notre vieil entraîneur Albert Pearce.

Mais le malheureux était myope et ne pouvait arriver à parer suffisamment les coups, de sorte qu'il fut bientôt mis hors de combat par un formidable « pochon » entre les deux yeux. Le pauvre garçon ne recouvra jamais complètement la vue; je le fis engager pour plusieurs mois par Edwards, comme entraîneur; mais il n'y voyait pas bien et, quoiqu'il se fût fait examiner dans différents hôpitaux de Paris, il dut retourner à Londres où il devint complètement aveugle, ainsi que nous l'avons appris depuis.

Il y a des quantités d'hommes qui pourraient être d'excellents entraîneurs pour les champions de premier ordre, et il n'est pas niable qu'ils sont utiles à ceux qui ont le moyen de se procurer leur aide; nous conseillons donc à celui qui veut courir sérieusement de s'assurer les soins d'un entraîneur. Il s'évitera bien des petits tracas et pourra se livrer avec plus de profit à son entraînement.

A la tête de la vieille école des bons coureurs, il faut citer Walter Phillips, dont nous avons déjà parlé plusieurs fois dans ce livre. Phillips a gagné un grand nombre de courses importantes et de championnats. Grâce à son expérience, plus d'un nouveau a pu s'assurer la victoire dans ces dernières années, et l'auteur peut

dire lui-même qu'aucun homme ne fut mieux soigné lorsqu'il fut sous l'œil vigilant de Phillips, qui le prépara aux trois championnats du monde de cinquante milles à Leicester; ces trois championnats, nous les avons gagnés, et nous pouvons dire que pas un tour de piste n'était couvert sans que Phillips eût quelque remarque utile à faire, tellement il apportait de soins dans la préparation de son sujet.

L'énergie de l'ancien coureur se manifeste maintenant même dans les affaires commerciales qu'il dirige, et elle fait toujours l'admiration de son entourage. L'homme qui est piloté dans une course par Walter Phillips peut se dire que la bataille est à moitié gagnée. Personne n'a oublié de quelle façon magistrale il a fait gagner à Frank Shorland la Cuca Cup, la fameuse course anglaise de vingt-quatre heures qui fait le pendant avec le Bol d'Or à Paris.

Tous les coureurs savent quel poids vous est retiré de dessus la poitrine lorsqu'on peut se dire, pendant une course, que quelqu'un d'habile s'occupe de vous avec soin. Choisissez donc un manager, mais que ce soit de préférence un ancien champion qui connaîtra tous les trucs du métier et tous les tours qu'une longue expérience peut seule enseigner : vous verrez vite quels bénéfices vous en retirerez, aussi bien au point de vue moral qu'au point de vue matériel.

Pendant la course de la Cuca Cup, Shorland marcha magnifiquement et gagna constamment sur ses adversaires. Mais les personnes intéressées à sa victoire ne pouvaient maîtriser leur excitation; de sorte qu'on entendait constamment des vociférations et des vivats accompagnant le sempiternel : « Allez, Shorland, allez! allez! » Ce fut à un tel point que le coureur lui-même en éprouva de l'agacement.

Un certain entraîneur, notamment, tout au bord de la piste, n'arrêtait pas de crier « Allez! allez! » sur le ton le plus perçant qu'il pouvait. Après quelque temps, Shorland, n'y pouvant plus tenir, s'écria en passant devant l'individu en question : « Est-ce vous qui faites la course, ou est-ce moi? » Et tout le monde d'éclater de rire.

Au cours de quelques pages que notre ami M. Léon Hamelle a



Phot. Barenne

CHOPPY WARBURTON

bien voulu écrire en 1891 pour notre ouvrage l'*Entraînement*, il racontait une anecdote où il était question de l'utilité des entraîneurs et il peignait le désespoir de Leeming constatant que son poulain, le fameux Furnival, absorbait une quantité de nourriture extravagante et allait jusqu'à engloutir toute une tarte aux fruits après un repas déjà substantiel. Ceci nous remet en mémoire les formidables *capacités* — comme mangeur — de Charles Meyer qui a déjà gagné, comme on sait, beaucoup de courses de longue distance et a notamment accompli, cette année, une si belle performance dans Bordeaux-Paris. Meyer, à l'entraînement et en course, a un appétit extraordinaire, et la quantité de bouillon qu'il ingurgite pendant une course sur route de longue durée dépasse l'imagination. Quant aux morceaux de volaille, aux côtelettes, aux fruits, tout cela disparaît dans son estomac d'une façon alarmante. Meyer a couru plusieurs épreuves de fond sur la piste de Buffalo à Paris, et il obtint un tel succès par la manière dont il absorbait toutes sortes d'aliments, que nous lui avons souvent dit qu'il s'engageait dans ces sortes de courses uniquement pour être bien nourri, car c'était malgré nous qu'il mangeait de la volaille et des côtelettes. Pendant le record de Terront, de Saint-Pétersbourg à Paris, Meyer fut un de ses principaux entraîneurs, mais il avait le défaut capital d'avaler toutes les provisions qu'il portait dans un panier, sur sa machine, et qui étaient destinées à Terront.

Charles Meyer est d'ailleurs un excellent garçon et un homme bâti d'une façon ultra-solide; nul doute qu'il ne gagne encore quelqu'une des épreuves sur route dont on organise, chaque année, un si grand nombre en France.

L'année dernière, aussitôt son arrivée dans Paris-Royan où il fut le vainqueur, il se fit masser, prit un bon bain, changea ses vêtements pour de nouveaux bien secs, et ensuite il s'assit — notez qu'il était minuit — devant un gigantesque souper où il battit certainement de nouveaux records en s'offrant une invraisemblable dose d'aliments, à la grande joie de la foule qui assistait à ce repas, dans le Casino de Royan, où était fixée l'arrivée de la course.

Beaucoup de Parisiens et de Bordelais, venus là en villégiature, regardaient Meyer manger, comme si cela avait dû leur donner plus

d'appétit à eux-mêmes que la brise de mer ou une promenade sur la plage.

Lorsque Corre, le fameux coureur de fond, essaya sur la piste de Lille un record qu'il manqua complètement, pour avoir désobéi à son entraîneur, on lui monta une scie bien amusante dans les journaux parisiens. Chaque fois qu'on lui présentait des aliments ou des liquides, prétendait-on, il les refusait sous prétexte, sans doute, qu'ils n'étaient pas de son goût. A la fin son entraîneur lui ayant demandé qu'est-ce qu'il voulait donc, il cria : « Des oignons frits ! » On céda à ce caprice, car tout espoir de battre le record était déjà perdu, et il savoura ses oignons « comme un canard avale un ver. »

Ceci nous rappelle encore un incident du match de 1.000 kilomètres que Corre disputa contre Terront et dont nous avons parlé dans un précédent chapitre. Si Corre fut battu, il le dut certainement en partie à la façon dont il fut soigné, principalement en ce qui concerne la nourriture.

On avoua en effet officiellement après la course que, indépendamment de nombreux litres de bouillon, il avait mangé 14 côtelettes très cuites et 10 œufs durs !!!

Est-il étonnant, après cela, qu'il ait difficilement digéré ?

De telles fautes étaient fréquentes pendant les courses de longue distance données sur la piste de Buffalo.

Pendant le *Bol d'Or*, notamment, de lourdes bêtises étaient inconsciemment faites par des gens qui s'intitulaient entraîneurs, et qui faisaient ainsi reculer de plusieurs places les hommes dont ils s'occupaient. Le plus souvent la faute consistait à tendre n'importe quel breuvage à l'homme fatigué qui demandait quelque chose à boire, demande qui démontre toujours qu'on est arrivé à l'épuisement et qu'on ne marchera plus bien longtemps. Et la boisson donnée presque à chaque tour, venait comme un poison faire son œuvre et hâter la fin. C'est d'abord du thé froid, avec souvent du cognac dedans, puis du bouillon avec de la kola, puis de l'eau-de-vie étendue d'eau, et enfin du champagne, « le grand assassin », qui fait que le coureur se sent bientôt complètement fini et abandonne, en disant qu'il poussait aussi dur que s'il s'agissait de traîner une brouette dans une prairie humide.



HOUBEN

Champion du Pneu-Pàris. en 1897

Cependant, c'est un fait bien connu, que plus d'une course a été gagnée par un homme absolument gris, qu'on a dû descendre de sa machine. Nous avons assisté à Grenoble, à une course de six heures, que de Civry, alors champion de France, gagna d'un tour environ sur son plus proche adversaire; le vainqueur était complètement intoxiqué, à cause de la trop grande quantité de champagne qu'on lui avait fait boire pendant la dernière demi-heure et lorsque la cloche sonna pour le dernier tour, il décrivait de tels zigzags sur sa machine, que chacun eut peur pour lui. Après avoir passé le poteau, il continuait à tourner autour de la piste à toute vitesse, lorsque M. Rousset eut l'idée de diriger contre lui, le jet d'une lance qui servait à l'arrosage de la pelouse, et il l'atteignit en pleine figure. Cela le fit revenir à lui, et il redevint calme peu de temps après.

Les jeunes coureurs doivent donc éviter de trop boire pendant les courses ou les records de longue distance. L'alcool ou le champagne arrivant dans l'estomac vide, ne tarde pas à s'évaporer et à monter au cerveau, de sorte qu'on se sent « claqué » à bref délai, et qu'on perd toute chance de gagner. La meilleure chose à boire, c'est un peu de thé, de bouillon ou quelque liquide de même nature soigneusement préparé d'avance chez soi, ou par de vieux entraîneurs comme Choppy, Barden père, Tom Eck et tutti quanti, qui ont coutume d'en donner à leurs poulains. On peut comparer ces breuvages au fameux *Elixir de vitesse* d'Harry Leeming, élixir dont celui-ci ne voulut jamais liver le secret qu'il disait avoir mystérieusement obtenu.

CHAPITRE XII

LES FEMMES QUI S'ENTRAINENT

L'Olympia. — L'Aquarium. — Les artistes. — Les femmes sportives. — Opinion de Miss Pattison et de Mlle Eglée. — Sommeil et repos. — L'indigestion. — Suivez le régime des hommes. — La course des actrices.

Au mouvement cycliste, il était naturel et forcé que le beau sexe prît sa bonne part. Le public a d'ailleurs favorisé le développement des courses féminines en accourant en masse pour assister aux avants de l'Olympia et de l'Aquarium à Londres. Si c'est un mal, que les courses de femmes, c'est là la source de ce mal, car les organisateurs de courses seront toujours nombreux lorsque les spectateurs afflueront et que la recette montera; ils se soucient peu du tort que cela peut causer aux coureuses qui leur servent d'instruments.

Mais, ceci n'est point notre affaire, et pour que ce livre soit complet, il nous faut bien dire quelques mots des courses de dames, quoiqu'à notre avis, il faut l'avouer, celles qui y jouent ce rôle doivent être plutôt regardées comme des acrobates si vous voulez, que comme des femmes éprises de sport pur.

Artistes ou non, elles doivent se soumettre aux règles de l'entraînement et voilà surtout pourquoi nous sommes amenés à nous en occuper; autrement nous n'aurions consacré que peu de lignes aux coureuses, s'il avait fallu parler d'elles au point de vue purement sportif.



Phot. Barenne.

Mlle DUTRIEUX

Qu'on nous pardonne donc de murmurer quelques conseils à l'oreille des femmes qui s'entraînent pour courir ; c'est dans leur intérêt que nous agissons.

Nous commencerons par leur recommander de lire les premiers chapitres de cet ouvrage, concernant la nourriture et le régime, ainsi que l'exercice lui-même, en ajoutant qu'elles devront cependant se livrer à un travail moins dur que les hommes.

Lorsqu'on est athlète, homme ou femme, on doit bien se mettre dans la tête que les trois choses les plus importantes sont le régime d'alimentation, l'entraînement corporel et l'exercice spécial du cycle. Voilà tout.

Le journal anglais *The Daily Telegraph* a donné jadis au sujet de l'entraînement des coureuses du Royal Aquarium de Londres, les détails intéressants qui suivent :

D'après les renseignements que nous avons recueillis auprès de ces dames, les courses ne sont aucunement préjudiciables aux femmes, du moment que celles-ci se sont entraînées convenablement et ont subi une préparation proportionnelle aux efforts qu'elles sont appelées à fournir. Miss Pattison monte la bicyclette depuis quinze mois : elle ne se soumet à aucun régime ni à aucun système d'alimentation particulier. Elle se contente de manger et de boire avec modération, mais elle a surtout soin de dormir copieusement. Après chaque séance des courses qui ont lieu l'après-midi, elle dîne et dort une ou deux heures avant de retourner à l'Aquarium pour les courses de la soirée. C'est à cette manière de procéder qu'elle attribue son excellent état de santé, quoiqu'elle n'ait pas cessé de paraître en piste depuis cinq semaines.

Mlle Eglée est du même avis, mais elle croit, en outre, que les courses de longue distance sont nuisibles pour les femmes et, elle préfère, pour sa part, s'en tenir aux courtes distances. Comme exercice, elle se livre à des emballages répétés. Elle jouit d'une excellente santé et croit à l'efficacité des bons repas et des bons repos.

Tout ceci est évidemment exact si l'on se place au point de vue des dames qui parlent, mais nous ne pouvons nous empêcher de relever quelques importantes erreurs.

Il est certain que, par exemple, Miss Pattison, ne suivant aucun régime spécial, doit avoir besoin de beaucoup de sommeil et s'il lui faut un somme d'une heure ou deux après son dîner, nous sommes portés à croire que l'*indigestion* joue un grand rôle dans cette nécessité de repos, plus même, peut-être que la fatigue réelle. Si au contraire, Miss Pattison suivait un régime régulier avec persévérance, sans doute le besoin du fameux « somme » ne se ferait plus autant sentir ; on peut dire la même chose de Mlle Eglée et de ses « bons repos. »

Nous ne pouvons conseiller de dormir, lorsqu'on est à l'entraînement, après un repas quel qu'il soit et, si le repos devient une nécessité dans cette circonstance, c'est que l'estomac et le corps en général ne sont pas en parfait état ; c'est que vous digérez mal ou que vous souffrez de quelque autre malaise au sujet duquel vous ferez bien, homme ou femme, de consulter le médecin.

Que beaucoup de repos et qu'un bon sommeil soient nécessaires pour quelqu'un qui a embrassé la carrière des courses et principalement pour une femme, ce n'est pas douteux, et nous avons déjà insisté dans ce sens au cours d'un précédent chapitre ; mais nous n'avons jamais conseillé le sommeil après les repas, et nous conseillerions bien plutôt une courte promenade au grand air, comme plus propre à favoriser la digestion qu'un somme, même de courte durée.

Il est incontestable qu'il est nuisible pour des femmes, de courir des épreuves de longue distance, et qu'elles ne peuvent le faire sans un sérieux danger pour leur santé et même pour leur vie.

Nous aimons mieux Mlle Eglée, lorsqu'elle dit que son exercice quotidien consiste à faire de fréquents et courts emballages. Étant donné notre système d'entraînement, c'est tout ce que nous pouvons décidément trouver de bien dans le système préconisé par ces dames de l'Aquarium.

Ce qu'une femme peut arriver à faire sur une bicyclette, après s'être convenablement entraînée sous la direction de quelques vieux patriciens comme ceux dont nous avons parlé dans le chapitre précédent, est réellement merveilleux. Ainsi, Choppy Warburton a



Phot. Barenne.

Mlle LISETTE.
Champion du Pneu-Paris, en 1897

donné ses soins à d'excellentes coureuses comme M.M[lles] Lisette, Eteogallot et Dutrieux; les performances de ces femmes peuvent être mises sur le même rang que celles de beaucoup d'hommes de premier ordre.

Il est surabondamment démontré aujourd'hui qu'une bicyclette peut être mise en action sans donner lieu à un déploiement de force considérable, et précisément les épreuves féminines et les courses de longue distance ont servi à cette démonstration.

Par conséquent, si nous ne nous plaçons pas à un point de vue purement sportif, nous sommes bien obligé de convenir que, du moment que l'on voit des femmes, au cirque ou au théâtre se livrer à des exercices athlétiques ou acrobatiques, soulever des poids ou faire du trapèze, on peut admettre les courses de bicyclettes, à condition bien entendu, que celles qui s'y livrent se soient préparées à pouvoir soutenir sans danger, des efforts auxquels les femmes ne sont pas accoutumées.

Naturellement, ceux qui se targuent d'être de véritables sportsmen ne veulent pas supporter l'idée de voir des femmes en piste, et les plus intransigeants ne se détourneront jamais de leur chemin pour aller voir une lutte, qui d'ailleurs ne fera pas tressaillir la plus petite fibre de leur être. Une fois par occasion, ils assisteront à un évent de ce genre, mais ce sera simplement pour dire qu'ils ont vu M[lle] X, Y ou Z, et non parce qu'ils auront trouvé de l'intérêt à l'épreuve elle-même. C'est un peu ce même sentiment de curiosité qui vous pousse à aller voir un phénomène quelconque, sur la foi des promesses d'une affiche flamboyante. Peut-être disparaîtra-t-il pour faire place à un intérêt plus réel, si les courses de femmes deviennent plus animées et plus chaudement disputées.

Il est bon de faire remarquer, à ce propos, que la fédération anglaise, la *National Cyclists Union*, a promulgué des règlements d'après lesquels aucune licence ne peut être accordée à une piste qui tolérerait des courses de femmes; il est aussi défendu à un homme de courir contre une femme, sous peine d'encourir la disqualification.

Cependant la N. C. U. se réserve le droit d'accorder un permis de temps à autre pour les courses de femmes en Angleterre.

Nous eûmes un exemple de la sévérité des règlements de la N. C. U., lorsqu'on appliqua cette pénalité au coureur français Champion, qui avait disputé un match contre M[lle] Lisette à l'Aquarium, pendant une réunion de courses donnée au bénéfice de Choppy Warburton.

Un coureur ayant ainsi pris part à une réunion non sanctionnée par la N. C. U., peut être frappé de suspension et n'être plus admis à prendre part aux courses organisées sous les règlements de cette fédération, c'est-à-dire qu'il se trouve exclus à peu près de toutes les pistes d'Angleterre.

Cette sevère décision du comité sportif de la *National Cyclists Union* a pour but d'éliminer les courses de femmes de tous les programmes sérieux, mais elle ne peut guère avoir de sanction qu'en Angleterre.

Cependant, il est peu probable que nous voyions introduire des épreuves féminines dans les réunions vraiment sportives et c'est ce qui nous faisait comparer ces performances aux exploits des acrobates et des danseuses de corde. Cette comparaison est surtout juste pour l'Olympia, où les coureuses recevaient un salaire hebdomadaire absolument comme des « premiers sujets » d'un Hippodrome.

Il est évident que le « sport pur » dont parlent avec tant d'emphase certains habitués des pistes, ne peut être comparé à ces entreprises de spectacles.

Qu'on n'aille pas croire, d'après tout ceci, que nous avons l'intention d'être hostiles aux courses de dames. Au contraire, nous estimons qu'elles apportent dans les programmes un élément nouveau qui n'est pas à dédaigner; elles changent la nature du spectacle et nous ne saurions y trouver à redire. Ainsi en était-il du moins à l'Olympia et à l'Aquarium de Londres.

Nous aurons peut-être un semblant de « sport » quand la saison battra son plein, si telle miss anglaise lance un défi à « M[lle] X, championne française, » car l'attrait international du match ne manquera pas d'attirer la foule, et alors peut-être la lutte présentera-t-elle de l'intérêt ; nous y assisterons pour nous amuser et voir comment ces dames comprennent ces manifestations du sport.



Phot. Barenne.

Mlle. ETEOGALLOT

Nous ne pouvons avoir de sympathie pour les impresarios qui organisent des courses de six jours pour femmes. De telles épreuves ne devraient pas être tolérées par les autorités, car elles pourraient devenir fatales aux femmes qui seraient conduites, par amour du gain ou de la réclame, à prendre part à ces horribles exhibitions de cruauté.

Les records détenus par certaines femmes françaises, donnent certainement à réfléchir et méritent d'attirer une sérieuse attention plutôt que les courses elles-mêmes, car ils prouvent qu'une bicyclette menée par une faible femme, ayant reçu une préparation rationnelle, accomplit des choses plus extraordinaires que lorsqu'elle est montée par un échantillon moyen du sexe fort.

Sur la route, une femme peut se livrer à l'exercice de la bicyclette tout aussi bien qu'un homme, à condition qu'il n'y ait pas à gravir de côtes trop raides. Nous n'en voulons pour exemple, que les innombrables jeunes filles qui accompagnent dans leurs excursions leurs frères ou leurs maris, montrant ainsi avec quelle facilité elles peuvent mener un train rapide.

C'est que l'exercice, probablement quotidien, auquel elles se sont livrées, les a mises dans un état de santé et de force tel qu'elles pourraient rendre des points à plus d'un homme pour l'endurance.

Pour celles qui désireront acquérir ce degré d'entraînement, cet ouvrage sera le vade-mecum indispensable, car elles y trouveront dans les différents chapitres qui précèdent, d'excellents avis au sujet des aliments à prendre, des vêtements à mettre, et de beaucoup d'autres détails, qui demandent à être connus des femmes désirant courir ou simplement marcher à bonne allure sur la route.

Tous les ans, l'*Écho de Paris*, organise une course intéressante, ouverte aux artistes, hommes et femmes, des théâtres de Paris. La scène se passe ce jour-là sur la route qui fait le tour de l'hippodrome de Longchamps, et le rideau est un rideau de verdure. Il y a toujours grande foule pour assister à cet *event*, car les plus jolies actrices de Paris y prennent généralement part, et les costumes qu'elles portent ne sont pas le côté le moins intéressant de cette fête.

La Conservation du Bois accorde toujours une permission spéciale pour cette course et on a soin d'établir des barrières le long d'une partie de la route, près du poteau d'arrivée, afin d'empêcher l'invasion de la piste par la foule que maintiennent d'ailleurs de solides cordons de sergents de ville et de gardes municipaux.

La course est généralement gagnée par des actrices qui se sont spécialement entraînées dans ce but, et leur victoire étant généralement considérée comme une excellente réclame pour la marque de machines qu'elles montent, les favorites sont vivement recherchées par les fabricants de cycles qui se transforment à cette occasion en managers-entraîneurs. Quelques semaines avant la course, on peut voir nos artistes pédalant à toute allure dans le Bois où elles font leurs essais avec un tel acharnement, qu'on croirait vraiment leur réputation engagée dans la course.

Après la fête, les gagnantes sont acclamées au chalet du Cycle, tout près des tribunes de Longchamps, et comme il ne sera plus question d'entraînement, les bons déjeuners vont leur train et le champagne coule à flots. Quelques acteurs et actrices chantent des chansonnettes ou débitent des monologues dans lesquels le cyclisme joue naturellement un rôle : bref, la course des artistes est une des plus amusantes manifestations du monde qui pédale.



Mlle BLANCHE DUPRÉ

CHAPITRE XIII

LA FEMME NOUVELLE

Conseil aux dames cyclistes. — Le plaisir, le passe-temps, l'exercice. — Pédaler avec modération. — Se méfier de la chaleur. — La perfection s'achète par la pratique. — Les affections cardiaques. — L'exercice hygiénique. — La selle. — Jupes et culottes. — Opinions des célébrités de la scène. — Bicyclettes extra-légères. — Bois de Boulogne. — Chalet du Cycle. — Bois de Vincennes.

Il n'est pas inutile que nous consacrions un chapitre de notre ouvrage au beau sexe, qui pédale par plaisir, pour passer le temps et sous prétexte d'exercice hygiénique. Nous comptons sur un grand nombre de lectrices : en nous lisant, elles s'instruiront de beaucoup de choses relatives à la santé; elles pénétreront « dans la coulisse » et elles sauront comment leurs frères acquièrent cette agilité qui dévore les kilomètres sur route, et rend vainqueur à la course.

Les dames trouveront auprès de nous des renseignements très pratiques qui, s'ils ne produisent aucun bien, ne feront du moins aucun mal. « Ce qu'on peut manger et ce qu'il faut éviter », intéressera celles qui entreprennent vaillamment de longues excursions; il devient pour elles essentiel d'éviter tout ce qui pourrait troubler la digestion, et de se mettre en garde contre les inspirations de l'appétit précisément surexcité par l'exercice et le grand air.

En somme, au point de vue du régime et de l'hygiène générale, ce qui est applicable à l'homme l'est également à la femme.

Évidemment, nos lectrices ne prétendent pas rivaliser avec les coureurs de profession, c'est ainsi que nous le supposons; nous écrivons simplement quelques avis pour les femmes qui aiment à faire un tour à bicyclette de temps en temps, invitées par le ciel clair et la route sèche, ou même pour les ferventes de la roue qui pédalent par pure jouissance ou en vue de prendre de l'exercice.

La première idée de la plupart des médecins ayant quelques notions du cyclisme féminin, est d'insister auprès de leurs clientes sur la nécessité de n'en user qu'avec modération.

Mais, voyons, quel est ici le sens véritable de ce mot « modération » qui entraîne l'imagination si loin, quand il s'agit de cyclisme? Il peut être question de la vitesse, de la distance, du temps que l'on passe sur la machine et de toute autre chose d'ordre pratique inséparable du cyclisme. « Buvez avec modération », disent les médecins. Si la personne à qui ils s'adressent, est faible de tempérament, un petit verre de Porto ou une demi-coupe de Champagne suffirait à produire l'ébriété, tandis qu'une personne robuste absorberait sans inconvénient deux verres de l'un ou de l'autre; pourtant, dans les deux cas, on ne dépasserait point les bornes de la modération. Il est très malaisé de déterminer où gît la limite de cette modération tant prônée; nous avons vu des femmes, ne visant pas à l'effet, s'estimant même fort au-dessous de leurs maris ou de leurs frères faire 100 kilomètres en une journée et n'en éprouver aucune fatigue apparente; et nous en avons vu qui étaient exténuées après une course bien « modérée » de 20 à 25 kilomètres. Le cordial de celui-ci devient poison pour celui-là.

Il est de fait que les femmes ne peuvent prétendre à cette vigueur qui emporte l'homme d'un trait, par le mont et par le val, à des distances énormes; et certains hommes oublient ceci trop facilement lorsqu'ils accompagnent leur femme ou leur sœur; ils ne savent pas proportionner leurs exigences à la faiblesse de la femme. parce que l'étape entière est franchie par eux-mêmes sans effort.

Ceci est un point important et d'une expérience quotidienne dans la vie cycliste. L'auteur de cet ouvrage a pu se rendre coupable de telles méprises par manque de réflexion, bien que sa

femme soit une cycliste des plus accomplies. C'est donc en connaissance de cause qu'il traite ce sujet.



Phot. Benque.

Mlle CLÉO DE MÉRODE.

Il faut que chaque personne interprète pour son propre compte l'avis des médecins, puisque, ainsi que nous l'avons déjà dit, les

unes sont faibles, les autres robustes, de sorte que leur tempérament peut seul les instruire sur la somme d'énergie à dépenser.

Qu'on n'aille pas s'imaginer un seul instant que toutes les femmes cyclistes montent pour prendre un léger exercice quotidien ; nous connaissons des femmes par vingtaines, qui ne sont pas satisfaites avant d'avoir abattu leurs 80 kilomètres, à grande allure, et qui ne s'en trouvent pas plus mal. Notre « régime » rendra incontestablement service à celles-ci. Nous ne soupçonnons pas ces dames de viser à « l'entraînement. » Non, mais elles prendront connaissance avec intérêt des principes d'hygiène et de mille autres choses utiles contenues dans ce livre.

Un détail important, auquel les femmes n'accordent pas une attention suffisante, c'est l'utilité d'un changement de linge immédiat, après une course rapide au soleil, ce qui provoque infailliblement une chaleur anormale, quelque légèrement vêtue qu'on puisse être.

Après avoir parcouru certains chapitres, nos lectrices comprendront combien il est avantageux de réduire au minimum tout risque de refroidissement.

Bon nombre de privilégiées ont des loisirs qui leur permettent de s'adonner au cyclisme le matin, l'après-midi, le soir; dans ces conditions, elles ne tardent pas à monter admirablement et à devenir expertes dans l'art, car incontestablement plus on monte à bicyclette, plus la manœuvre en devient facile. C'est la pratique qui fait l'habileté consommée.

On peut tirer magnifiquement parti de la bicyclette au point de vue de l'exercice physique convenable pour la femme. Il n'y a vraiment rien de comparable sous ce rapport à la fée d'acier, ni la promenade à pied, ni le tennis ou son rival le « golf », ni « la manœuvre de la machine à coudre » qui a fort mauvaise réputation, d'ailleurs. C'est un fait reconnu, qu'on est moins épuisé après une course de quinze kilomètres en bicyclette qu'après un parcours d'une lieue à pied, le poids du corps étant, dans le premier cas, supporté par la selle, tandis que, dans la marche, il ne repose absolument que sur les pieds, ce qui occasionne bien vite la fatigue.



Mlle BREVAL

La bicyclette glisse sur le sol comme le traîneau sur la neige et, tandis que vous prenez un exercice modéré, l'air pur que vous respirez vivifie tout votre organisme, stimule votre appétit, fortifiant votre santé et aidant la nature à faire de la femme, le parfait modèle de la beauté humaine, joie et trésor de son mari, appui et providence de ses enfants !

Une charmante provinciale qui adore la bicyclette nous communiquait ainsi ses impressions : « La bicyclette semble avoir été inventée pour nous. Tel est mon avis. Elle est si facile à diriger ! Il semble qu'on jouisse doublement de la vie en pédalant à travers les paysages pittoresques de nos campagnes ! » Nous ne sommes pas surpris du développement énorme que le cyclisme a atteint en ces dernières années, c'est-à-dire depuis que l'usage de la bicyclette en fait valoir les multiples bienfaits. Nous conseillons à tout chef de famille de faire lui-même le docteur et de soumettre sa femme et ses enfants au traitement cycliste en vue de la conservation de leur santé. Il s'apercevra bientôt que l'acquisition de bicyclettes est moins coûteuse que les honoraires de médecin.

Un bon docteur de nos amis se disait à lui-même, chaque fois qu'il engageait un client à faire de la bicyclette : « Autant de cyclistes de plus, autant de malades de moins. » Lorsqu'un membre distingué de la Faculté publie quelque brochure à sensation au sujet de l'influence désastreuse du cyclisme, — par exemple, sur les maladies de cœur, — on peut y voir un moyen de soutenir le « cours de ses actions », car le triomphe de la bicyclette les mettrait en déconfiture ; il faudrait citer, à l'appui, la liste des infortunés cardiaques, devenus victimes de leur passion pour la bicyclette.

Depuis vingt ans, nous avons l'expérience du cyclisme, considéré soit comme sport, soit comme industrie, et, dans nos relations journalières avec professionnels et amateurs, gens du métier ou gens du monde, nous n'avons jamais entendu parler d'un seul cas de maladie de cœur déterminé par l'usage de la bicyclette. Au contraire, nous pourrions citer quelques exemples de personnes légèrement atteintes d'affections de ce genre, à qui les médecins, ayant apprécié le côté pratique du cyclisme, ont ordonné un exercice

modéré sur la bicyclette, avec la recommandation bien justifiée, d'éviter, autant que possible, les côtes et de ne pas excéder, à plat, une vitesse de vingt kilomètres à l'heure.

Nous ajouterons que le Dr Oscar Jennings, dont le témoignage fait loi sur la question du cyclisme médical, a démontré qu'un usage modéré de la bicyclette est le meilleur remède pour certains désordres cardiaques. Il cite, entre autres, le cas de M. Rousset, de Bordeaux, qui après avoir été réformé pour ce motif, fut atteint de rhumatisme chronique; ce qui confirme le diagnostic. Nos lecteurs savent que les rhumatismes et les maladies de cœur sont d'intimes associés.



Cliché Dolléans.

Une bicyclette fleurie.

Après avoir atteint la quarantaine, M. Rousset entrevit dans la bicyclette le moyen rêvé de se livrer à l'exercice modéré qu'on lui recommandait tant dans l'intérêt de sa santé. Peu à peu, toutes traces de maladie s'évanouirent.

Une telle cure, si elle n'était pas historique, serait incroyable. Le Dr Jennings, écrivant un article sur le cyclisme dans l'*Annuaire médical* de 1896, raconte la guérison encore plus remarquable d'un médecin, qu'il nomme : « guérison due à un usage modéré de la bicyclette. »

Ces cures merveilleuses, toutefois, sont si rares, que nous n'en parlerions même pas si nous n'avions le désir de renseigner à fond nos lecteurs et de réduire à néant les rapports entre le cyclisme et les maladies de cœur.

Nous espérons avoir pleinement réussi quand nos lecteurs auront parcouru les lignes écrites spécialement sur ce sujet par les docteurs Jennings et Championnière.



Mlle BRETNOCHÉ

Tout ceci intéressera celles de nos lectrices qui seraient obligées de s'en rapporter aux conseils de ceux qui n'ont pas l'expérience personnelle du cyclisme. C'est pourquoi nous nous sommes longuement étendu sur le même sujet.

Il n'y a pas grand'chose à dire sur la machine de dame. Nous laisserons les fabricants eux-mêmes donner leur avis sur la position à adopter à bicyclette et sur les mille petits détails que les dames cyclistes ont besoin de connaître.

La selle doit être l'objet d'une attention particulière. Les modèles hygiéniques abondent maintenant sur le marché ; faites en sorte



Cliché Dolléans.

Course de Motocycles : le départ.

de les voir tous chez votre fournisseur et choisissez celui que vous jugerez devoir vous convenir personnellement.

On a répandu des flots d'encre à propos du costume de la femme cycliste ; on ne saurait compter les plumes fécondes qui se sont évertuées à éclairer l'opinion à ce sujet. Nous estimons que sur ce point, il n'y a pas d'autre arbitre pour chaque femme, que son goût personnel adapté aux convenances de sa position sociale.

Il n'appartient pas à l'homme de trancher sur ce qu'il sied à une femme de porter ou de ne pas porter ; c'est pourquoi nous donnerons l'opinion des plus célèbres actrices de Paris, qui s'habillent incontestablement en artistes, attendu que la plupart des

modes passent de la scène à la ville. Presque tous les couturiers en renom se sont fait une spécialité de fournir les costumes de quelque actrice en vogue. Nous ferons observer qu'en matière de cyclisme, bon nombre de ces dames sont « dans le mouvement »; qu'elles sont les fidèles patronnesses de notre sport favori; qu'on les voit, par les matins clairs et purs, pédaler avec leur « chic » habituel au Bois de Boulogne, ce bois délicieux, ornement incomparable de notre gai Paris et rendez-vous préféré des jolies cyclistes.

La question du « costume rationnel » ou du « costume de ville », lisez : culotte ou jupe, a été discutée à Paris, à Londres, à New-York, sans que les débats aient produit grande impression sur l'esprit des élégantes cyclistes qui s'en tiennent à leurs idées personnelles sur le choix du costume qui leur sied le mieux. La culotte est devenue en quelque sorte le costume « national » de la « *demi-mondaine* » qui fait de la bicyclette, tandis que dans l'aristocratie, on a adopté la jupe comme plus gracieuse et plus *comme il faut.*

Le grand inconvénient de la jupe, c'est qu'elle empêche de monter une machine à cadre d'homme, avec tube brasé de la douille à la tige de selle, c'est-à-dire offrant plus de rigidité que le cadre ouvert ou « col de cygne ».

On ne goûte pas ce dernier modèle de bicyclette à Paris, c'est ce qui a fait le triomphe de la culotte. On a inventé de nouveaux costumes, tels que la jupe-culotte et autres, mais sans grand succès, en sorte que le choix n'est pas très varié jusqu'à présent.

Laissons maintenant la parole aux actrices qu'un journal parisien a « interviewées » sur la question : « Convient-il que les femmes portent la jupe ou la culotte pour monter à bicyclette? »

Comme artiste, Mme Sarah Bernhardt accorde toutes ses préférences à la jupe, bien que la culotte soit infiniment plus commode : « Je ne trouve pas, dit-elle, que l'importance de l'exercice physique soit assez considérable pour que nous lui sacrifiions le point de vue esthétique. »

Mlle Demarsy, du Gymnase, est également du parti de la jupe et dit : « Je ne vois pas pourquoi la femme ne serait pas gracieuse sur sa machine? Ceux qui prétendent le contraire n'ont jamais vu



Phot. Reutlinger.

Mlle PAULETTE FILLIAUX

une jolie fille à bicyclette. » Elle pense que les hommes mêmes trouvent la jupe plus distinguée.

Mme Jeanne Granier dit : « Moi, je suis pour la culotte quand il s'agit de faire un certain parcours sur route; mais, en principe, c'est la jupe ou la jupe-culotte que nous devrions adopter ; c'est beaucoup plus féminin et indiscutablement de meilleur goût. »

Mlle Yvette Guilbert n'est pas moins affirmative à ce sujet. Elle déclare nettement : « La culotte est très pratique pour tous les sports qui exigent la liberté de mouvement; mais elle est, malgré tout, disgracieuse et elle a quelque chose d'*anti-féminin*. Si la jupe était universellement délaissée, ce dont je doute, je vous assure que je continuerais à porter la mienne de préférence à la culotte. »

Mlle Lender, du théâtre des Variétés, l'une des plus jolies femmes de la scène parisienne, dit : « A mon avis, le plus joli costume est la jupe-culotte, c'est-à-dire une culotte ayant, quand on marche, l'apparence d'une jupe ordinaire ; la veste de piqué blanc sur une blouse de couleur; des bas écossais et des bottes lacées en cuir havane; avec cela, un feutre mou, une jolie figure, la taille fine et les pieds menus... de cette façon, je crois que les femmes cyclistes plairaient aux plus difficiles. »

Mme Melba, de l'Opéra, insiste en faveur de la jupe, et dit : « J'ai horreur du costume masculin pour la femme, je le trouve malséant, même à la scène; je n'ai jamais voulu consentir à le porter, j'ajouterai même que je n'y consentirai jamais. »

Mlle Cléo de Mérode, de l'Opéra, porte la culotte, mais trouve la jupe plus gracieuse. Elle dit : « Je suis en ce moment à Dieppe où la bicyclette est très en faveur. Beaucoup de femmes montent en costume de ville ordinaire, ce qui est affreux ; on ne peut rien imaginer de plus incommode ni de plus dangereux que cette jupe qui ballonne au vent à droite et à gauche de la machine. Voilà mon opinion et la plupart des cyclistes ici pensent comme moi. »

Mlle Nina Pack, du théâtre de l'Opéra-Comique, dit : « Vive la jupe et vive la femme », et elle cite un proverbe : « Si l'habit ne fait pas le moine, la jupe fait la femme. »

14

Il est utile d'ajouter, après cela, qu'autant la jupe est rare au Bois de Boulogne, autant la culotte est rare dans Hyde-Park, ce dernier costume étant essentiellement parisien.

En France, nous sommes très favorisés au point de vue des routes qui sont excellentes ; à Paris, en particulier, il y a le Bois de Boulogne qui est idéal, le Bois de Vincennes est charmant aussi. Le pavé en bois des principales rues et des boulevards laisse peut-être un peu à désirer, mais est bon tout de même ; tout cela exige la machine légère et les garde-crotte, garde-jupe, freins, carter's, etc., sont immolés pour obtenir une réduction de poids. Dans ces conditions, il devient rare de voir une femme sur une machine à cadre ouvert, dite en terme général « machine de dame », car il serait impossible de monter la dite machine dépourvue de tous les accessoires susdits. La machine complète avec garde-crotte, garde-jupe, etc., serait trop lourde et trop encombrante pour les routes françaises et, au surplus, pour le goût du public ; de là, l'introduction, pour les femmes, du modèle à cadre d'homme, extrêmement léger et rigide, mais rendant obligatoire le port de la culotte.

Il en résulte que le choix du costume est très intimement lié et même subordonné au choix de la machine, ce qui explique la popularité de la culotte en France et sans doute en Amérique.

En Angleterre, ces bicyclettes extra-légères dépouillées de garde-crotte, garde-jupe, frein, etc. seraient impossibles, à cause des conditions climatériques : l'humidité de l'air entretient une boue permanente pendant la plus grande partie de l'année, et, en été, à Londres principalement, les routes sont inondées par les arroseurs municipaux, ce qui produit des résultats plus déplorables encore que la pluie.

Les bicyclettes de dames sont donc mieux adaptées aux besoins de l'Angleterre qu'à ceux de l'Europe continentale, et partout où ce modèle aura la vogue, la jupe aura les préférences de la mode. En matière de mode, l'effet anormal, produit tout d'abord par quelque capricieuse innovation, s'atténue bientôt avec le temps et l'usage, et ne tarde pas à disparaître complètement. C'est ainsi que les choses se sont passées à Paris relativement au port de la culotte : la mode s'en est implantée et s'est vulgarisée par l'usage,



Phot. Barenne.

Mlle LIVRY

au point qu'on remarque surtout les jupes ou tel costume excentrique qui fera retourner en souriant le premier Parisien venu; la culotte produit cet effet-là en Angleterre; elle ne le produit à Paris que sur les Anglais nouvellement arrivés dans la capitale.

Si la bicyclette à cadre d'homme avait été la seule machine possible, nous ne croyons pas que le délicieux plaisir de monter à bicyclette eût été pour cela réservé aux hommes seuls; et, même en Angleterre, on aurait cédé devant la nécessité de porter la culotte pour pouvoir enfourcher la machine. Le progrès étend son sceptre sur toutes ces fantaisies, et soit en matière de costume, soit à l'égard de tout autre détail de l'existence, l'étrange nouveauté du premier moment ne tarde pas à être effacée par l'adoption journalière et définitive. Il est évident pour toute personne de bon sens que le port de la culotte est une affaire d'habitude pour celles à qui il plaît de la porter, du moment où leur position sociale leur permet de le faire; au fond, cela les regarde seules.

Si un homme préfère circuler sur les boulevards en costume de chasse parce qu'il se sent plus à l'aise, pourquoi consulterait-il l'opinion publique?

Combien d'Anglais ont été à l'Opéra en touristes, chaussés de bas écossais, la casquette de voyage sur la tête, alors que l'étiquette parisienne leur eût commandé d'être en habit! Tout d'abord, on a tonné contre eux, on a rempli les journaux de lettres de protestation, mais l'orage a passé sans foudroyer les délinquants et leur exemple a été trop fréquemment suivi pour ne pas lasser les protestataires.

C'est ainsi que le costume dit « rationnel » sera, avec le temps, accepté en Angleterre par les dames cyclistes, même s'il n'obtient pas proportionnellement le même succès qu'en France et en Amérique.

Le Bois de Boulogne est, nous l'avons dit, le but de promenade par excellence des dames cyclistes. Avec quel délice on pédale sous les allées ombreuses, le long des belles avenues qui conduisent à Auteuil, Suresnes, Saint-Cloud, Neuilly, ou autour du champ de courses de Longchamps. Le Chalet du Cycle, à Suresnes, au bord de l'eau, est le rendez-vous du Tout-Paris cycliste, et rien n'est plus

charmant que de s'installer autour des petites tables, dans les



Mlles DEMONGEY

jardins, sous les grands arbres, pour prendre son repas, au son de la musique.

Ce café-restaurant est essentiellement fréquenté par les cyclistes



Phot. Barenne.

Mlle JEANNE SCHUTZE

du monde aristocratique qui viennent par groupes s'y rafraîchir, y dîner et s'y promener dans les jardins.

Du reste, il y a encore dans le Bois de Boulogne un autre rendez-vous cycliste non moins bien hanté que le Chalet du Cycle. C'est le Chalet du Touring-Club de France, situé à l'entrée du bois, à la porte de Neuilly.

Là aussi, on peut se rafraîchir ou prendre ses repas en plein air sous les arbres, et se reposer, au son de la musique, du tracas des affaires, ou faire halte pour se délasser un instant au retour d'une excursion à Saint-Germain, Versailles ou Maisons-Laffite. Paris est le paradis des cyclistes à cause de ses bois. Citons encore le Bois de Vincennes qui s'étend de Saint-Mandé à Charenton, Saint-Maurice, Joinville et Nogent-sur-Marne. C'est dans le Bois de Vincennes qu'a été établie aux frais du Conseil Municipal, la piste sur laquelle se court le Grand Prix de Paris, auquel sont affectés 10 000 francs.

Il n'y a pas de comparaison à établir entre le cyclisme à Paris et le cyclisme à Londres, ville brumeuse et enfumée, où les routes de macadam sont mauvaises et couvertes de boue et où l'on n'accorde pas aux bicyclettes les mêmes franchises qu'à Paris.

Dans une conversation récente avec un membre distingué du corps médical, nous avons recueilli cette opinion des plus célèbres professeurs, sur l'éducation physique de la femme : pour la jeune fille moderne, monter à bicyclette, jouer le tennis et le golf, patiner et ramer, c'est asseoir et développer ses facultés mentales, en sorte qu'en lui donnant cette éducation, on prépare pour l'avenir une génération robuste et intelligente.

Nous finissons ce chapitre sur cette excellente pensée.

CHAPITRE XIV

LE CYCLISME AU POINT DE VUE MÉDICAL (1)

L'exercice gradué et le régime rationnel. — Un sport qui séduit. — Tout le monde peut cycler. — Le cœur. — La respiration. — Les jambes. — Le sang. — Le muscle. — Médicaments, non; exercice hygiénique, oui. — Distraction idéale. — La goutte. — Guérison inespérée d'un invalide. — Le docteur Herschell. — Cœur malade. — Rétablissement d'un tuberculeux. — Les maladies des poumons. — Le cyclisme pour les femmes.

Jusqu'à présent, l'auteur a supposé qu'il s'adressait à des hommes jeunes et en bonne santé, ou tout au moins à des personnes désireuses de se livrer à l'entraînement, de faire du sport en un mot. Naturellement, il est bien entendu que les lecteurs peuvent être de constitutions physiques différentes, et il va de soi que les conditions de l'entraînement doivent varier suivant le degré de force, de courage et d'endurance des candidats au titre d'athlète; c'est ce qui rend si précieux un livre contenant le résultat de l'expérience d'un champion retiré de la piste, pour ceux qui se préparent à entrer dans l'arène à leur tour.

Celui qui écrit le présent chapitre, voudrait au contraire s'adresser principalement à ceux que M. Duncan appellerait probablement les invalides. Ce sont d'abord ceux qui, sous une apparence extérieure et générale de force, cachent une faiblesse locale qui les rend impropres à la carrière des courses. Ce sont ensuite les personnes faibles de santé qui, ayant constaté les effets du cyclisme sur les

(1) Ce chapitre a été écrit spécialement pour cet ouvrage, par le Dr Oscar Jennings.

autres, sont persuadées que toutes leurs indispositions s'évanouiront aussitôt qu'elles enjamberont une bicyclette.

Aucune catégorie de cyclistes ne pourrait mieux faire que d'adopter l'exercice régulier et graduel, et de se soumettre à un régime rationnel, tout en prenant les précautions hygiéniques accessoires qui feront de l'entraînement comme une partie intégrante de leur vie. De cette façon, ceux qui se portent bien échapperont à toutes sortes de petits malaises auxquels ils pourraient être sujets sans cela, et ils s'affranchiront complètement du médecin, sauf dans les cas de maladies graves ou d'accidents ; de leur côté, ceux qui ont à se plaindre toujours de quelques indispositions, recouvreront une santé parfaite.

Je suis sans doute prêt à admettre que n'importe quel exercice, pratiqué convenablement, peut servir de base à cet entraînement qui se recommande à ceux qui ne sont pas entièrement sains de constitution, comme un préservatif des maladies ; mais plusieurs raisons me portent à croire que le cyclisme est le meilleur qu'on puisse choisir dans ce but. Tout d'abord, c'est un exercice séduisant.

Il est vrai qu'un athlète s'attachera à la pratique d'un autre sport, s'il sait que la moindre omission des règles de son entraînement doit entraîner la diminution de sa forme et le mettre en état d'infériorité vis-à-vis des rivaux qu'il cherche à vaincre ; mais il y a, quand même, certains autres exercices qui peuvent être ennuyeux et dont on délaisse facilement la pratique, si l'on sait qu'il ne doit pas en résulter immédiatement de conséquences fâcheuses. C'est ainsi que je n'ai jamais pu comprendre que les médecins recommandent, pour l'hygiène, des exercices de gymnastique pure. Le malade commencera certainement avec enthousiasme, électrisé par les récits que ses professeurs lui feront de cures merveilleuses ; mais peu à peu son intérêt s'évanouira et il n'y mettra plus la même ardeur, peut-être même cessera-t-il tout à fait.

Voilà ce qui n'est pas à craindre avec le cyclisme. Il faudrait plutôt redouter le contraire et il est très rare d'avoir à stimuler le zèle des apprentis cyclistes.

ANGLETERRE



CHARLIE BARDEN

Une autre raison qui milite en faveur de ce que je viens d'avancer, c'est qu'il est très facile d'apprendre à monter la bicyclette, du moment qu'il ne s'agit, bien entendu, que d'utiliser cet instrument pour sa santé et son agrément. Il y a beaucoup d'exercices qui, au point de vue où je me place, sont admirables, mais qui exigent un long apprentissage ou auxquels il ne faut plus songer, passé un certain âge, comme par exemple, l'escrime. Or, n'importe qui peut monter une machine, que ce soit d'un modèle ou d'un autre, et je n'hésiterais aucunement à conseiller d'apprendre la bicyclette à Mathusalem en personne, s'il revenait faire un tour sur notre planète. Il n'y a pas plus de danger, au point de vue du mouvement rapide, à se promener tranquillement à douce allure sur une bonne route plate, qu'à remuer ses jambes sur un *home-trainer*, et je connais des hommes de soixante-dix et quatre-vingts ans dont le seul regret est d'avoir été détournés par des médecins vélophobes, de se faire une nouvelle jeunesse en usant du cycle.

Cependant, pour bien comprendre la valeur spéciale du cyclisme, et se rendre compte des raisons qui me font le choisir comme le meilleur exercice hygiénique, il faut comparer l'action qu'il provoque avec celle qui résulte d'autres mouvements.

On peut poser en règle générale que la quantité de mouvement produit, ce qui correspond à l'augmentation d'intensité de la circulation et de l'oxydation du sang, est proportionnelle au travail accompli ou à l'effort exercé. Ceci peut se mesurer à la quantité d'acide carbonique engendré, et aussi, jusqu'à un certain point à la fatigue produite, qui a son strict critérium dans l'excrétion des urates. La fatigue dépend aussi, cependant, d'un autre facteur, car elle peut être augmentée dans une proportion considérable par l'effet de la volonté. En effet, les mouvements automatiques ne provoquent pas une grande fatigue, mais ceux qui exigent pour être accomplis des efforts violents de volonté sont absolument épuisants. Le cœur, par exemple, qui, lorsqu'on se porte bien, est entièrement indépendant de la volonté, accomplit à chaque battement un travail égal à l'élévation de quarante kilogrammes à la hauteur d'un centimètre, et jamais il ne s'arrête, jamais il ne refuse la tâche : c'est pourtant un effort qu'aucun muscle dépendant

de la volonté ne pourrait accomplir sans demander grâce au bout de peu de temps.

Les exercices qui demandent application de force sont plus fatigants que ceux de vitesse, d'abord à cause précisément de l'intervention de la volonté et ensuite parce qu'ils entravent la liberté de la respiration, coupant l'haleine et fermant la glotte, ce qui a pour effet d'empêcher la libre introduction de l'oxygène au moment même où se produit une plus grande quantité d'acide carbonique.

Le cyclisme, lorsqu'il est pratiqué comme il doit l'être dans l'intérêt de la santé, c'est-à-dire lorsqu'on évite tout effort inutile et lorsqu'on s'arrête aussitôt la fatigue ressentie, doit être mesuré, en quelque sorte, de façon à ce qu'on obtienne une circulation plus libre et une oxygénation plus complète du sang, tout en dépensant peu de force et sans qu'il en résulte le moindre épuisement. Il est à peine besoin de faire remarquer qu'avec une excellente machine sur une bonne route plate, la force nécessaire pour avancer par exemple de vingt mètres est infinitésimale à côté de celle qu'il faudrait mettre en action pour faire, à pied, ces vingt mètres. Et, une fois la première impulsion donnée à la bicyclette, la force nécessaire pour maintenir la machine en mouvement à une allure très modérée est pour ainsi dire inappréciable. Le poids de la jambe qui s'abaisse suffit absolument pour enlever celle qui remonte et cependant la rapidité et l'étendue du mouvement sont au moins aussi grandes que dans la marche. Le fait que le travail accompli est certainement inférieur à celui du piéton est prouvé non seulement par la différence de fatigue qu'on ressent en moins, mais aussi par l'absence d'essoufflement; l'essoufflement est la manifestation physiologique de l'accumulation de l'acide carbonique et nous avons dit que celui-ci représentait le travail musculaire effectué. Il faut se rappeler aussi que la quantité d'acide carbonique produite par le travail étant naturellement en proportion du volume des muscles en action, on doit s'attendre à ce que l'essoufflement survienne rapidement lorsque ce sont précisément les jambes, c'est-à-dire les membres du corps possédant les muscles les plus importants, qui contribuent pour la plus grande part au mouvement.

Ceci posé, il est clair que le rôle de la circulation, pendant l'exer-

FRANCE



Phot. Barenne.

CHAMPION

cice du cycle sera bien différent de ce qu'il est dans des conditions physiologiques ordinaires. Par cet exercice, nous avons l'activité du cœur produite par le mouvement, sans cet arrêt de la respiration qui est inséparable de l'effort et qui vient d'ordinaire neutraliser les effets d'une circulation plus vigoureuse. Ainsi donc, nous avons d'un côté, une respiration libre, puisqu'il n'y a pas accumulation d'acide carbonique ni obstruction de la glotte, produites par un exercice exagéré, l'oxygène entre librement dans nos poumons et facilite les fonctions du cœur; et d'un autre côté la circulation périphérique est activée par l'augmentation des mouvements musculaires et la combustion rapide des tissus, combustion résultant précisément de l'affluence d'oxygène et de la chaleur développée. C'est, en somme, l'histoire du feu de forge et de son soufflet. Le sang est violemment amené à la périphérie par une force nouvelle et le cœur, au lieu d'avoir à réagir contre une circulation stagnante, n'a qu'à suivre le mouvement.

Il est bien entendu que ce que nous venons de dire s'applique seulement au cyclisme pratiqué de façon modérée et dans des conditions favorables, avec une bonne bicyclette, sur une route plane. Mais si l'on a besoin d'un exercice pour faire travailler les muscles, la bicyclette trouvera encore son application et remplira même mieux l'office qu'aucun autre exercice, soit qu'on augmente la vitesse de marche, soit qu'on choisisse des routes progressivement accidentées, soit qu'on lutte contre le vent. Mais avec l'augmentation de résistance, vient l'augmentation de travail et, toutes proportions gardées, le cyclisme pratiqué dans ces nouvelles conditions vaudra moins, au point de vue des bienfaits de l'oxygénation.

C'est qu'il ne s'agit plus, là, de « l'exercice » pris en général, mais d'un exercice spécial qui diffère des autres en ce que, d'abord, il peut être gradué du mouvement le plus faible au plus vigoureux, et en ce que, secondement, il jette dans la circulation, du sang oxygéné au lieu de produire dans les veines l'accumulation qui semblerait devoir correspondre à l'énergie déployée. Ceci résulte de ce que notre exercice n'est pas forcément pénible et pour ce motif, aussi bien qu'en raison de son caractère automatique, il se dis-

tingue encore des autres, attendu qu'à effort égal, il ne produit pas de fatigue; c'est ce qui le rend si tonique et si agréable à pratiquer.

Si nous considérons d'une manière générale la pathologie des maladies chroniques, nous reconnaîtrons que pour les dégénérescences physiques, les déviations de nutrition, les accumulations de produits insuffisamment oxygénés, ou les sécrétions toxiques des petites parties de l'organisme, on ne pourrait inventer un meilleur traitement que l'arrosage des tissus par un sang richement oxygéné. Il est évident qu'on ne pourrait trouver un meilleur moyen de réparer l'état général que le « curage » des mauvais éléments qui, soit par eux-mêmes, soit à cause de leur existence, sont en tout cas les principaux facteurs de la persistance de l'état pathologique. Même dans les cas résultant d'organismes spécifiques, comme le chancre, la malaria, l'oxydation en abondance est notre méthode préférée parce qu'elle amène puissamment l'atténuation demandée.

Il serait absolument impossible de traiter dans le court espace que nous fournit ce chapitre, tous les cas dans lesquels le cyclisme est indiqué comme moyen thérapeutique. A ceux qui seraient tentés de nier ses qualités, parce qu'il est recommandé pour toutes sortes de maux, et qu'il n'existe pas un principe de panacée universelle, nous répondrons que le cyclisme n'est pas une médecine, mais un exercice hygiénique.

C'est une distraction idéale. Il offre, sans doute, les inconvénients ordinaires de tous les exercices violents lorsqu'il sont pratiqués violemment et sans règle, mais il est le seul capable de fournir, lorsqu'on le prend à certaine dose bien étudiée, la plus grande quantité de mouvements avec la plus petite somme d'effort, et c'est ce qui le rend si utile dans beaucoup de cas.

Le premier groupe des maladies, dans la guérison desquelles le cyclisme trouve spécialement une utile application, se compose surtout de celles où le trouble principal dans la santé résulte de l'insuffisance de combustion, et dans la formation d'acide urique qui en est la conséquence. L'organisme humain peut être comparé à un foyer dans lequel, lorsque la combustion est complète, tout



CONN BACKER

ce qui peut être pris comme nourriture (les comestibles devenant synonymes de combustibles) et tout ce qui peut être assimilé, finit par disparaître du corps en se réduisant à des déchets insignifiants.

Dans le cas de combustion ordinaire, qui est la transformation de produits organiques d'hydrogène et de carbone combinés en produits oxygénés, les déchets sont de l'eau et de l'acide carbonique, accompagnés, quand l'opération n'est pas parfaite, d'une certaine quantité de sève.

Dans le corps humain, il se dégage aussi de l'eau et de l'acide carbonique, résultat de l'oxydation des carbo-hydrates, et le résidu de la transformation des principes azotés de la nourriture, est une substance appelée urée. Quand la vitalité du sujet est diminuée et que l'oxydation, pour une raison ou une autre est ralentie, les éléments azotés en question ne subissent qu'une métamorphose partielle. Dans ce cas, il s'accumule ce que l'on appelle de l'acide urique, et c'est la présence en excès de cet acide qui détermine le trois quarts des maladies chroniques. On peut le regarder, ainsi que je l'ai dit maintes fois à mes malades, comme une sorte de « suie » et de même qu'il est produit par l'insuffisance d'oxygène, de même, son remède est l'afflux de cet élément.

La présence de l'acide urique peut se manifester de différentes manières, suivant l'organe sur lequel se portera de préférence son action. Nous avons tous un *point faible*, ce que nous, les médecins, nous appelons *locus minoris resistentiæ*, et cette faiblesse consiste en ce que les fonctions ne peuvent plus s'accomplir convenablement, lorsqu'il y a introduction d'acide urique. Si c'est par la circulation générale que notre organisme pèche, sans que le mal se localise dans tel ou tel organe, nous devenons goutteux. Nous avons la goutte passagère, parce que le sang est saturé d'acide urique. D'après le docteur Haig, qui a écrit sur cette question un important ouvrage dans lequel il démontre qu'un grand nombre de maladies sont dues plus ou moins à cette cause, l'acide urique peut provoquer l'anémie, le mal de Bright, le diabète, la congestion du foie, les migraines, la dépression intellectuelle, les affections cardiaques et le rhumatisme. Il n'est pas, évidemment, dans tous les cas, la seule cause, mais il peut contribuer à amender cha-

cune de ces maladies en particulier, ou toutes en général. On peut déduire facilement de là, son importance, comme facteur dans les indispositions de moins grande portée.

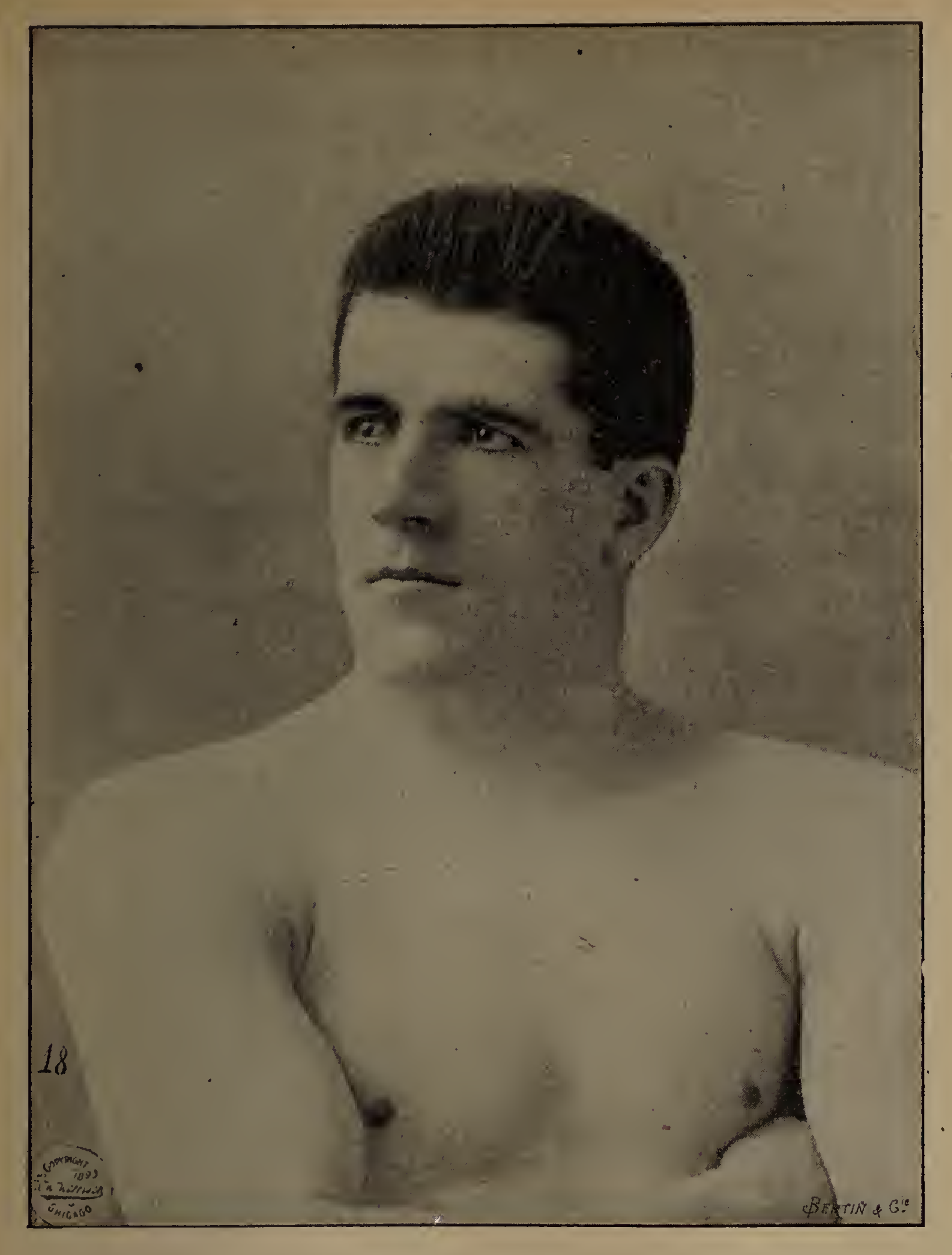
Dès lors, quel meilleur remède à cet état de choses que de faire affluer, comme nous l'avons dit, un sang chargé d'oxygène qui empêche l'acide pernicieux de se former, et d'arrêter les combustions organiques, et qui le réduit à l'état d'inoffensive urée. Je renvoie le lecteur, pour confirmation de ce qui précède, au sujet des effets désastreux de l'acide urique, aux différents ouvrages que j'ai publiés sur ce sujet, en citant des exemples à l'appui de ma thèse, et je puis affirmer sans crainte d'être contredit, qu'il serait difficile de réaliser des cures plus merveilleuses que celles qui sont relatées dans les livres en question.

Dans d'autres catégories de cas, l'action mécanique a la prédominance sur l'action chimique, et c'est ici que nous touchons à la question des maladies artérielles et du cœur.

Dans l'annuaire médical de 1896, je faisais les remarques suivantes :

« Le cœur travaille normalement dans des conditions pénibles ; théoriquement, il ne devrait donc y avoir aucune objection à faire contre un exercice qui tend à diminuer les deux résistances que le cœur doit vaincre, pour se précipiter dans les poumons et à la périphérie; or, le cyclisme a précisément cette propriété à un haut degré. L'expérience a démontré que, pourvu qu'on se tienne dans des limites raisonnables, non seulement le cyclisme ne peut risquer de provoquer des maladies de cœur, non seulement il peut être permis, mais encore il peut devenir un utile moyen de traitement. Un orateur constatait récemment, dans une société médicale, que j'avais affirmé, il y a cinq ans (dans mon livre « Le cyclisme et la santé ») que la montée de côte d'une pente modérée, à bicyclette, était aussi bonne en principe et bien plus agréable, comme exercice, que la méthode d'Œrtl, et l'examen auquel le Dr Hammond s'est livré sur nombre de cyclistes, prouve que le changement amené par cet exercice, est une compensatrice sans dilatation, ce qui deviendra un état général, si les choses continuent comme maintenant. Il y a de bonnes raisons de supposer que la transfor-

mation peut, en certaines occasions, consister dans l'absorption



L'Américain CORBETT

du dépôt endocarditique qui constituait la lésion ; absorption entraînant la guérison de l'affection valvulaire. M. Rousset, de Bordeaux, a été refusé au conseil de revision pour cause de maladie de

cœur. Le diagnostic porté par les médecins militaires, chargés de l'examiner, fut confirmé dix ans après, par une apparence de rhumatisme, dont les accès furent d'une telle force, que le sujet, à trente ans, ne pouvait marcher qu'en s'appuyant sur une canne. »

Le cyclisme a remis cet impotent qui avait abandonné toute espérance, dans un parfait état de santé, état tel, au point de vue du cœur, que l'auteur a pu publier, il y a six ans, un tracé sphygmographique confirmant d'une manière éclatante l'exactitude de son dire. M. Rousset prend maintenant part chaque année à la course Bordeaux-Paris, sans prétendre à la qualité de coureur. Son cas est devenu historique.

Les cas mentionnés par le docteur Hammond, comme susceptibles d'être guéris par le cyclisme, sont simplement ceux de dégénérescence des fibres musculaires dans des cœurs dilatés avec ou sans hypertrophie du cœur, et ceux d'affections valvulaires de peu d'importance.

Le docteur Richardson fait remarquer, de son côté, que les artères faibles ou usées sont une plus grande source de dangers que les cœurs peu vigoureux. « Il semble, ajoute-t-il, que le cyclisme puisse contribuer à l'élargissement des canaux veineux. »

L'Académie de Médecine a aussi approuvé la pratique modérée du cyclisme pour les petites lésions du cœur, sans qu'il se soit élevé une seule voix contradictoire. Le docteur Herschell a cependant attiré l'attention sur les dangers de cet exercice lorsqu'on s'y livre sans jugement, et il a cité, ainsi que d'autres de ses confrères, des cas de mort subite résultant de cet abus du cycle. En somme, c'est ce que j'annonçais il y a sept ans : le cyclisme modéré, gradué, considéré comme promenade est sans danger pour le cœur et peut même être de la plus grande utilité dans les cas de maladie de cet organe. Mais, d'un autre côté, on ne saurait considérer la bicyclette comme un talisman qui vous préserve des conséquences de votre folie si vous êtes faible ou atteint d'une maladie de cœur et vous empêche de mourir, si vous faites un effort qui eût déterminé la mort en n'importe quelles circonstances.

Je puis résumer cette question de l'influence du cyclisme sur le cœur en extrayant ce passage d'une nouvelle revue, « le Cycling

Herald » que vient de lancer l'écrivain anglo-parisien bien connu Henry Hall :

« Ceci peut sembler paradoxal, mais j'ai l'habitude de le répé-
« ter à mes clients : le cyclisme est le plus admirable des exercices ;
« il devient le plus dangereux des amusements lorsqu'on a quelque
« raison de soupçonner l'existence d'une maladie de cœur. La vérité
« est que tout dépend de la manière dont il est pratiqué. Si vous
« cyclez avec prudence et modération, sans dépasser certain degré
« de fatigue et sans essayer de gravir des côtes, dont l'ascension
« vous épuise ou vous donne des palpitations, vous suivez un trai-
« tement idéal pour la maladie de cœur. Si vous pédalez avec
« excès, si la circulation est poussée chez vous à un degré d'inten-
« sité exagéré, vous vous tenez constamment, malgré votre appa-
« rence de santé, sur le bord d'un précipice et l'athlète lui-même,
« lorsqu'il abandonnera enfin l'entraînement, s'apercevra de ce
« que lui aura coûté son effort excessif et prolongé. »

Les tracés sphygmographiques que nous donnons ci-dessous

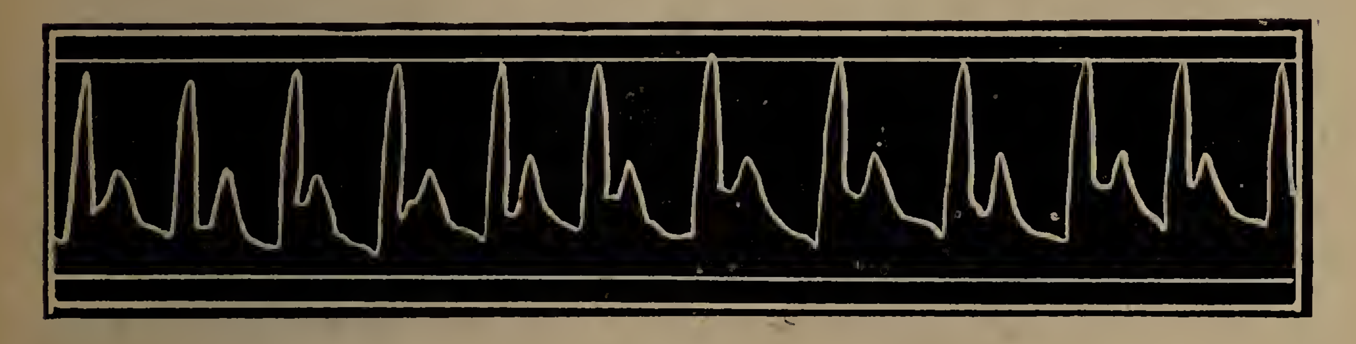


Figure n° 1.

prouveront mieux que n'importe quelle description comment le cœur peut être amélioré ou, au contraire, affecté. La figure 1 représente les battements d'un homme auquel M. Jenner avait défendu de se livrer à aucun exercice violent : il avait le cœur goutteux. Sur mes conseils, il se livra au cyclisme et en retira les plus heureux résultats.

La figure 2 n'est autre que le tracé de M. Rousset, dont nous avons parlé plus haut. Les battements sont ceux d'un cœur parfaitement sain, remis en état par le cyclisme alors que l'homme

auquel il appartient était auparavant atteint d'une sérieuse maladie de cet organe.

Le tracé n° 3 est celui du regretté Cassignard. Quoique le jeune homme fût au moment où ce tracé a été pris, capable encore de tenir le premier rang des coureurs, il portait déjà les signes pré-

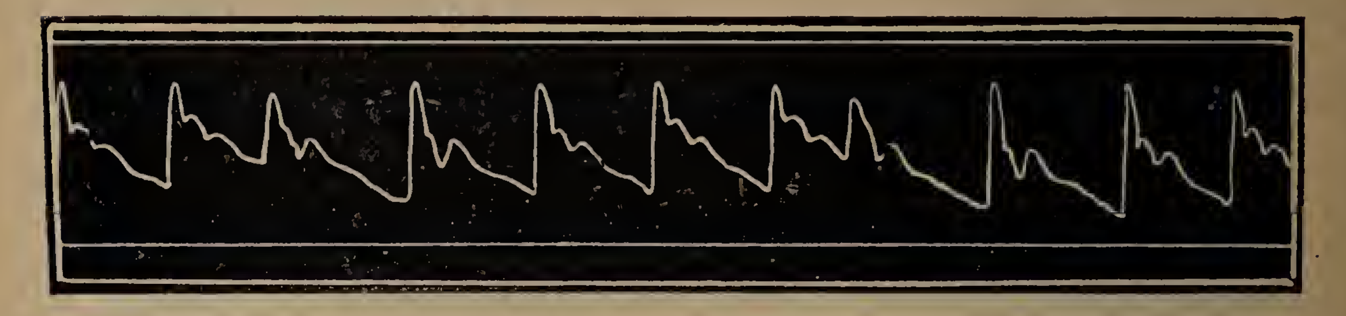


Figure n° 2.

curseurs d'une affection cardiaque possible, et qui eût été le résultat de son genre de vie incompatible avec la fatigue de l'entraînement sévère auquel il se livrait.

Je passerai sur les autres cas dans lesquels le cyclisme joue



Figure n° 3.

encore un rôle bienfaisant, mais par son action mécanique ; je me contenterai de faire observer à titre de curieuse constatation, que la hernie, chose assez extraordinaire, se trouve bien de cet exercice, ainsi que je l'ai démontré il y a sept ans, après m'être livré à des recherches approfondies, en citant les observations de gens qui avaient noté des cas isolés et en reproduisant diverses lettres à l'appui. Un certain médecin raconte qu'il a vu une hernie, disparaître entièrement. Un autre qui était prédisposé a cette infirmité par le fait de son père et de son grand-père, est obligé de porter

un bandage pour se livrer à d'autres exercices, l'équitation par exemple. Ce bandage le gênant, il essaya une fois de s'en passer et l'intestin resta parfaitement à l'intérieur de l'anneau, de sorte que depuis il a toujours monté la bicyclette sans appareil. Ceci vaut la peine d'être noté, car les journaux de médecine publient périodiquement des résultats d'enquêtes sur ce sujet, et obtiennent souvent de gens ignorants cette réponse que, décidément, on ne peut cycler sans bandage, et que ce n'est pas sain avec bandage : or, c'est le contraire qui est la vérité.

Après ce qui a été dit plus haut, il est inutile d'insister sur la haute valeur du cyclisme dans les cas d'anémie, de neurasthénie, d'hystérie, d'hypocondrie, d'insomnies sous beaucoup de formes, etc. L'espace qui nous est réservé ne nous permet pas de faire des citations à ce sujet et nous renvoyons le lecteur à notre ouvrage « *Le cyclisme et la santé* ». Dans les affections chroniques du poumon, le cyclisme est naturellement indiqué, puisqu'il diminue la tension vasculaire et qu'il augmente au contraire avec la santé, la résistance phayocytique des cellules quand il y a des parcelles organiques.

Mais, dans quel cas?

D'après notre expérience, ce serait dans tous les cas d'affection chronique, pourvu que le malade ne fût pas assez maladroit pour faire, par appréhension, des efforts inutiles (et le tricycle serait, dans cette circonstance, évidemment préférable à la bicyclette).

Nous pourrions dire, n'est-ce pas, qu'une personne pouvant supporter un ordinaire bain chaud peut aussi supporter un bain turc (il s'agit, bien entendu, d'un bain turc moyen et non violent). De même, un pulmonaire qui peut marcher à pied, peut être mis sur une bicyclette, avec certaines précautions. Si, une fois en selle, au signal du départ, il se cramponne désespérément au guidon et fait des efforts surhumains pour abaisser ses deux pieds à la fois, il faut le rassurer et lui donner des instructions préalables. S'il y est rebelle, il est évident qu'il n'y a plus rien à faire avec lui. Mais il est impossible que le cyclisme fasse du mal à celui qui est capable de faire avancer une machine, sans contorsions et sans

gaucherie fatigante, quel que soit l'état de ses poumons, du moment qu'il ne s'agit que de faire quelques centaines de mètres sur une bonne route plate. Au contraire, il ne peut en résulter qu'un adoucissement dans ces conditions.

Peu à peu, on augmente la distance et on arrive progressivement à monter, même de fortes côtes, et, chose étrange, il se manifeste des progrès, même lorsqu'on se trouve en présence de cas désespérés en apparence. De Civry et Charron ont été tous deux déclarés irrémédiablement phtisiques à l'âge de 21 ans. De Civry me parla lui-même de son cas en 1888, lorsque je publiai l'un de mes premiers ouvrages. Il lui restait si peu alors de sa maladie d'autrefois (quoiqu'il eut été plusieurs années avant de revenir à la santé) qu'il venait de s'approprier le titre de champion de France en couvrant 100 kilomètrès en quatre heures environ, ce qui était alors un joli temps. Ce n'était peut être pas d'ailleurs ce qu'il avait fait de plus raisonnable, mais cela démontrait que sa guérison, au moins momentanée, à lui, sujet autrefois tuberculeux, était complète.

Les médecins ne s'étaient cependant pas trompés sur la nature de son affection, ainsi que cela fut prouvé par la suite, car vingt et un ans après le premier rétablissement, un nouvel accès de tuberculose se déclara dans le torse, et cet accès fut suivi d'une méningite tuberculeuse qui emporta l'ex-champion.

Charron, qui est maintenant représentant à Paris d'une maison de cycles, fut refusé au conseil de revision comme phtisique, au troisième degré. Peu après, il se lançait dans la carrière des courses et on signalait à ceux qui l'avaient refusé pour le service, la contradiction apparente existant entre leur décision et l'état des faits. Les médecins militaires persistèrent dans leur diagnostic et Charron dans son entraînement, il advint que Charron remporta plusieurs championnats de France.

Lorsqu'on l'examine d'un peu près, ses yeux bleus, ses longs cils, ses pommettes saillantes donnent bien l'impression d'un malade de la poitrine. On ne peut changer son physique et certain aplatissement d'un côté du thorax, en dehors de certains vestiges des anciens ravages du mal, auxquels il n'y a pas à se

méprendre, laisse peu d'illusion à l'égard de l'existence de la tare originelle.

Il paraît (je ne le sais que par ouï-dire) que le champion d'Allemagne, Auguste Hehr a également été refusé par les autorités militaires de son pays à cause d'une affection des poumons. Tous ces exemples ne doivent évidemment pas amener les poitrinaires à la conclusion, qu'ils doivent adopter le métier de coureur cycliste, mais ils montrent que dans ces cas spéciaux et avancés, la pratique du cyclisme à un haut degré d'intensité n'a pas été aussi dangereuse qu'on l'aurait supposé.

Un mot pour finir sur les avantages du cyclisme pour les femmes. Comme je comprends cet exercice, c'est-à-dire sans efforts inutiles et en cessant dès l'apparition de la fatigue, il devient simplement un bienfait du ciel, et il peut être appliqué dans bien des cas d'affections spéciales des femmes, au sujet desquelles nous n'avons pas à discuter ici ce que nous autres médecins nous appelons les indications.

Je dirai simplement que j'ai eu connaissance et que j'ai fait le récit ailleurs, de maladies utérines et ovariennes si graves en apparence, que les malades avaient été pressées par des chirurgiens en renom de se soumettre à une immédiate opération. C'était paraissait-il, leur seule chance de guérison. Au lieu de cela, et malgré les remontrances de tous leurs amis, elles se sont mises à monter la bicyclette et le tricycle, et l'une d'elles est même devenue une coureuse professionnelle.

Comme je l'ai dit antérieurement, je le répète : « Beaucoup de « gens condamnent le cyclisme, dont ils ignorent complètement « les effets physiologiques, sous prétexte qu'il ne convient pas de « l'appliquer dans les cas de congestion ; tandis que c'est précisé- « ment dans ces cas-là que l'hypérémie réparatrice et l'oxygéna- « tion à outrance du sang rendent les plus grands services. » On ne saurait conseiller sans restriction l'exercice du cycle, mais dans les circonstances graves, il vaut bien la peine qu'on l'essaie avant de procéder à une opération aussi décisive que l'extraction des ovaires.

Docteur Oscar Jennings.

Au sujet du cyclisme au point de vue médical, le docteur Just Championnière dont nous avions demandé l'avis, nous adresse la lettre suivante :

Monsieur,

Il faudrait un volume tout entier pour répondre aux questions que vous me posez. Je pense que le cyclisme apporte dans les mouvements une telle révolution, qu'il est bien difficile de prévoir les modifications profondes que notre organisme en recevra.

C'est pour cela qu'un bon nombre de prévisions établies sur des suppositions et non sur des observations, ont été déjà démenties par l'expérience.

C'est pour cela, par exemple, que des médecins qui s'étaient contenté de regarder dans la rue les cyclistes qui jouaient des jambes, se sont imaginé que le cyclisme ne développait que les mollets. Il a suffi d'étudier les cyclistes pour les contredire et pour démontrer que le cyclisme, loin de déformer ses adeptes, constituait l'exercice le plus propre au développement de l'ensemble des muscles.

J'estime donc que notre premier devoir est d'étudier très méthodiquement les faits qui se présentent à nous tous lesj ours depuis la diffusion du cyclisme. C'est pour cela que j'applaudirai de grand cœur au succès de l'œuvre qu'entreprend un homme d'expérience comme vous.

J'estime, après ce que j'ai personnellement observé déjà, que le cyclisme qui nous donne l'exercice le plus mesurable, usant de tous les organes de mouvement et de nutrition, sera de tous les exercices celui qui pourra jouer le rôle le plus favorable sur l'économie. Comme tous les exercices, il aura besoin d'être bien dirigé.

Il aura et il a, sans doute, déjà ses maladies. Quel est le mouvement ou la fonction de l'homme qui n'est susceptible d'engendrer aucune maladie?

Toute la question est de savoir s'il est moins dangereux que d'autres mouvements, ou si les maladies qu'il peut donner sont évitables.

Mon opinon personnelle est qu'il a moins d'inconvénients qu'aucun autre exercice. En outre, j'estime que celui-ci est tellement mesurable, que bien des malades pourront en tirer un bénéfice sérieux.

Je me permets de vous en citer deux exemples pour mémoire.

Non seulement le cyclisme va constituer le meilleur sport pour les femmes bien portantes, mais déjà certaines femmes malades lui doivent la santé.



Phot. Barenne.

Le Docteur CHAMPIONNIÈRE et toute sa famille.

L'influence du cyclisme sur les gens atteints de maladies du cœur, peut être et reste certainement redoutable. Cependant l'expérience nous a déjà montré que le cyclisme, sagement mesuré, rend aux cardiaques eux-mêmes, des services sérieux, et peut, dans certaines circonstances, leur permettre un exercice que les fatigues de la marche ordinaire ne leur permettait plus de prendre.

Le temps qui vient nous en apprendra bien d'autres sur le compte de ce mode de progression nouveau, qui tient le milieu entre la marche et le vol, et j'espère bien que votre livre va nous enrichir de précieux documents sur ce sujet.

Just Championnière.

21 juin 1897.

CHAPITRE XV

AUTRES SPORTS

Un des hommes forts les plus connus. — Eugène Sandow. — Une lettre de Sandow. — Une comparaison. — Cyclistes patineurs. — Un passe-temps des plus agréables. — Le billard. — Une entrevue avec J.-M. Marsh.— Dentiste du cheval du prince de Galles. — Régime des jockeys. — La perte de poids. — Cyclisme et marche. — Une lettre du major Knox Holmes. —Courte biographie du major.

Les sports de tous genres comme aussi les faits sportifs de presque toute nature, sont plus ou moins intimement liés avec le cyclisme, attendu que chaque sportsman, quelle que soit sa spécialité générale, monte à bicyclette.

Un des plus connus parmi les athlètes de ce temps, est Eugène Sandow, qui a donné dans tous les pays du monde, de très intéressantes représentations de sa force extraordinaire. A ses heures de loisir, il monte à bicyclette afin de se conserver en bonne santé, et sa machine est multipliée à huit mètres cinquante.

Nous étions curieux de savoir de bonne source comment cet incomparable « Samson des temps modernes » s'entraînait, puisqu'un exercice régulier et un régime normal sont le *sine quâ non* de chaque athlète.

Nous avons donc écrit une lettre à Sandow et, dans sa réponse, il a bien voulu nous fournir les détails intéressants qui suivent, pour lesquels nous le remercions ainsi que son homme d'affaires, M. Warwick Brookes.



EUGÈNE SANDOW

Manchester, 1er février 1897

M. H.-O. Duncan

CHER MONSIEUR,

En réponse à votre lettre du 19, je suis très heureux de pouvoir vous donner une idée générale des habitudes de Sandow.

Il se lève vers 11 heures du matin et prend un bain glacé hiver comme été, ce qu'il regarde comme la cause principale de son parfait état; il déjeune vers 1 heure de l'après-midi et mange ce qui lui plaît. Dans la journée, si les routes sont bonnes, il va faire un tour à bicyclette. Je dois dire que Sandow monte une machine spéciale de fabrication américaine, laquelle développe environ huit mètres. Si les routes sont boueuses, il prend son attelage et fait une longue promenade en voiture. Il n'aime pas la marche. Il est fumeur enragé, et quoique n'abusant pas de tabac, il ne peut arriver à s'en abstenir complètement. Ses plus grands ennemis sont le thé et le café. Quand il travaille, ses représentations de nuit lui tiennent lieu de tous les exercices dont il a besoin ; s'il se repose, quinze minutes d'haltères de 5 livres, sont tout ce qu'il lui faut pour se maintenir en bonnes conditions.

M. Sandow fera ses débuts à Paris en 1900, et il espère mettre au cœur de la jeunesse française ce mâle désir de développement et de perfection physique, qui a toujours donné du caractère à une nation.

A vous bien sincèrement.

WARWICK BROOKES

Secrétaire manager de M. Sandow.

Sandow représente la santé, mais il est surtout un spécimen splendide de développement musculaire, — une statue vivante — pour dire la vérité sans le flatter.

Quoique sa spécialité soit une force incontestable, il ne faut pas supposer, un seul instant, que Sandow serait un champion cycliste. Sur la piste, il trouverait infailliblement son maître comme, par exemple, le « petit Prodige » Michael, qui ferait cependant l'effet d'une puce à côté d'un faisan ! La lutte serait quand même intéressante. Il a été prouvé maintes fois, que pour devenir un cycliste

de premier ordre, il n'est pas nécessaire d'être un Sandow ; le développement extraordinaire des muscles n'est pas absolument indispensable, pas plus que pour faire un habile coureur.

Il n'est pas rare que des coureurs cyclistes, qui sont devenus célèbres sur la piste, excellent à d'autres exercices et, l'un de ceux qu'ils aiment le plus, est le patinage. Parmi les cyclistes en renom qui ont eu des succès sur la glace, nous pouvons citer J.-S. Johnson, le coureur américain Jaap Eden, le Hollandais, de Civry, H.-T. Allen et A.-A. Chase. Cet exercice, on peut s'y livrer régulièrement dans des endroits tels que le Pôle Nord, à Bruxelles ; le Pôle Nord et le Palais de Glace, à Paris, et le Cirque Hengler ou le Niagara, à Londres, dans lesquels on patine sur de la glace véritable et où l'on peut se donner plusieurs heures d'exercice de patinage pendant les mois d'hiver. Un agréable passe-temps pour les soirées d'hiver, est le billard, et parmi les clubs cyclistes, en Angleterre et dans les autres pays, il y en a beaucoup qui encouragent ce jeu intelligent en organisant des concours inter-clubs. Il y a beaucoup de cyclistes en renom qui sont d'excellents joueurs au billard et c'est un des jeux les moins fatigants, quoique mâle et particulièrement intéressant.

Il y a plusieurs sports pour lesquels on est tenu, afin de conserver son rang, à un régime plus strict que les cyclistes ; ainsi en est-il des jockeys, et spécialement de ceux enclins à l'obésité, qui ont besoin, par conséquent, de diminuer de poids pour monter certains chevaux.

Nous avons eu l'occasion d'aller à Bruxelles récemment, et à la gare du Nord, à Paris, nous avons rencontré un de nos vieux amis de sport, dans la perosnne de Joe Marsh, qui fut un jockey célèbre, mais qui est maintenant un éminent dentiste pour chevaux ; il exerce à Chantilly, en France et à Newmarket, en Angleterre. Pendant le voyage, nous lui avons demandé de nous donner des détails sur la façon dont les jockeys se maintenaient au poids nécessaire pour les courses et quel traitement était adopté au cas où ils deviendraient trop lourds. Quoique ceci n'ait, au point de vue pratique, rien à faire avec l'entraînement pour les courses cyclistes, le détail n'en est pas moins intéressant pour nos lecteurs ; de sorte que nous n'hésitons pas à leur donner le résultat de notre

conversation avec M. J.-M. Marsh « dentiste de chevaux » par rescrit spécial, près S. A. R. le Prince de Galles. Tels sont les mots gravés sur la carte de visite qu'il nous tendit lorsque nous lui demandâmes ce qu'il faisait maintenant qu'il était devenu trop lourd pour guider les pur sang au milieu des obstacles.

Dentiste de chevaux! Nous nous sommes exclamé avec surprise, mais nous ne pensions pas que les chevaux avaient jamais besoin d'avoir leurs dents arrachées; et ceux du Prince de Galles moins que ceux de tout le monde!

« Oui, j'ai arraché trois dents au célèbre Persimmon, le cheval du Prince, vainqueur du Derby en 1896.

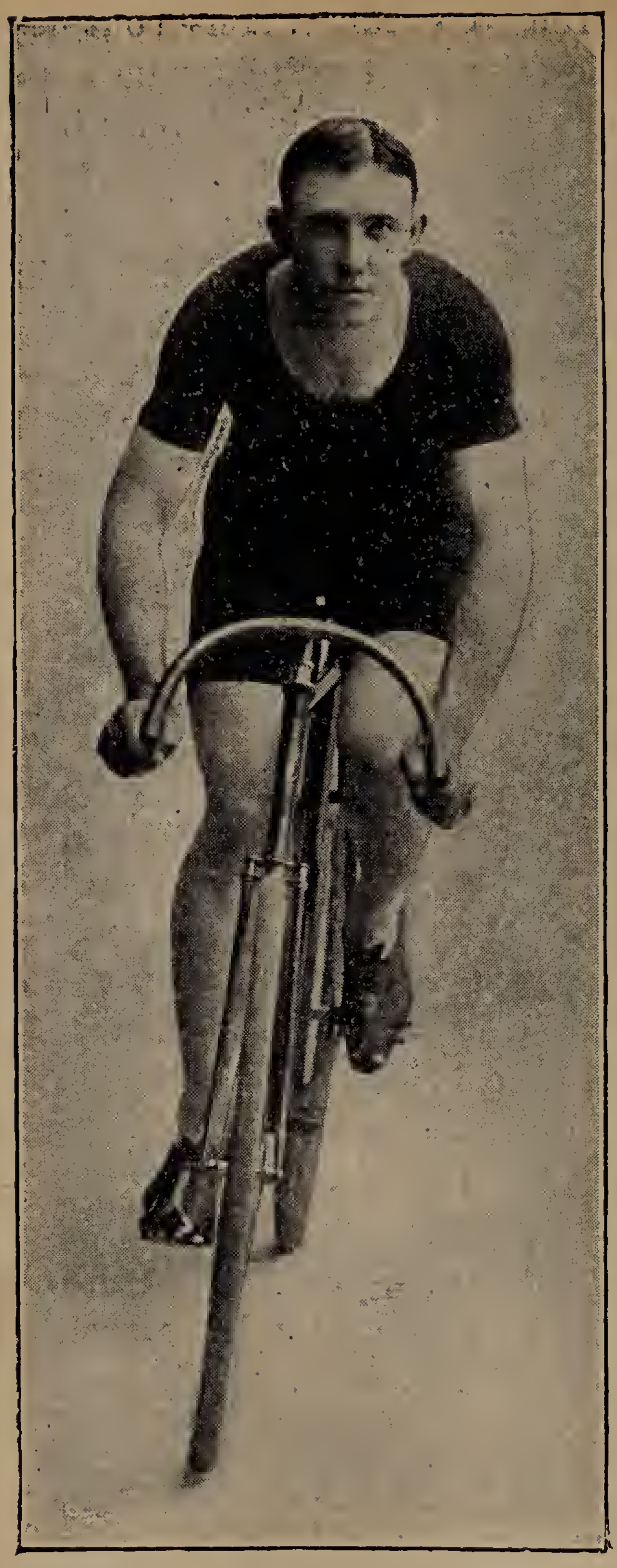
— Oh! grand Dieu! soupirons-nous.

— Regardez mes mains, dit Marsh, en ôtant ses gants pour nous montrer les morsures et les égratignures produites par les dents du quadrupède.

— Dites-nous, monsieur Marsh, les jockeys pratiquent le régime qui entretient leur poids pour les courses?

— Eh bien, ils ont à se réduire et à ne boire ni manger, dans ce but, presque rien. Par exemple, il y a quelques années, quand j'ai dû perdre un certain poids pour pouvoir monter un cheval célèbre en course d'obstacles, j'ai commencé par prendre une potion noire et deux pilules. En me levant le matin, je buvais simplement une tasse de thé et j'endossais trois vêtements de flanelle. Je partais pour une promenade de 10 ou 15 milles, jusqu'à ce que je ressentisse une forte transpiration. En rentrant à la maison, je m'essuyais immédiatement devant un grand feu de charbon de terre; je mettais une couverture par-dessus mes vêtements de flanelle et je m'entourais d'un paravent, pendant qu'on me préparait un bain chaud. Après une friction préliminaire, j'entrais dans le bain et j'y restais jusqu'à ce que la transpiration fut complète, après quoi, on me frictionnait jusqu'à ce que je fusse sec, et enfin je prenais un bain froid pour terminer les sueurs de la matinée. Pour déjeuner, je ne mangeais que le noyau d'une côtelette de mouton avec une rôtie sans beurre, et ensuite je buvais un verre de sherry, et dans la soirée une tasse de thé; voilà ce qui faisait mon alimentation totale de chaque jour.

« Il est facile de perdre les six premières livres où à peu près, mais



Chaumont. Phot. Meurisse.

KEN LEWIS

c'est un supplice pour se débarrasser des deux dernières. J'ai eu souvent les larmes aux yeux quand je m'éveillais le matin en voyant mes habits de flanelle qu'il me fallait revêtir pour transpirer. Néanmoins, je suis arrivé au poids conforme et j'ai gagné la course.

— Mais, lui avons-nous dit, n'alliez-vous pas au bain Turc du tout ; car nous voyons toujours les jockeys étendus sur les dalles de marbre du Hammam, le bain Turc de Paris ?

— Ah ! ce sont des jockeys qui sont trop paresseux pour marcher, car la marche est très fatigante, il faut dire, et j'ai beaucoup souffert du mal aux pieds en marchant continuellement pour transpirer, et je me rappelle que pour une course, je suis monté à cheval en pantoufles au lieu de bottes montantes.

— Nous pensions que ces bains Turcs étaient aux jockeys d'une grande ressource pour leur faire conserver leur poids ?

— Non, il n'y a rien de tel que la marche, parce que c'est un excellent exercice, qui déve-

loppe les muscles en même temps qu'il entretient la santé. Naturellement, nous avons besoin de santé et de force pour suivre les efforts du cheval, tandis que les bains Turcs, tels que les jockeys parisiens en font usage, affaiblissent et épuisent.

— Oui, cela nous rappelle, que Fred Archer, s'est suicidé à la suite d'un affaiblissement résultant de la perte de son poids, et qui l'avait rendu comme fou.

— Ah ! oui, il se faisait maigrir par le fruit et suçait des raisins et des oranges. »

C'est un fait bien connu, qu'aujourd'hui un grand nombre de jockeys se servent de la bicyclette pour sortir presque tous les jours, et en font un exercice qui les maintient au poids qu'un coureur doit avoir; mais cet exercice n'est pas suffisant pour les jockeys qui sont obligés de transpirer de façon à perdre plusieurs livres afin qu'ils puissent remplir leurs engagements successifs et monter tel ou tel cheval. La marche avec deux ou trois vêtements de flanelle produit une transpiration qui coule plus vite et plus librement que par le cyclisme, attendu que sur la bicyclette, le



Barroni. Phot. Melbourne.

G. B. KELLOW

poids du corps est porté sur la selle de la machine et que c'est moins fatigant que de marcher. De plus, la résistance de l'air serait un obstacle à une prompte transpiration telle qu'elle est nécessaire aux jockeys qui doivent diminuer de poids, et il faudrait faire une grande distance pour obtenir la transpiration aux même degré. M. Marsh nous a expliqué que, pendant le travail de la diminution, une des plus grandes difficultés est de surmonter la soif, et il trouvait que c'était une très bonne chose de sucer des losanges acides ou de garder un petit caillou dans sa bouche. Un verre d'eau ou de n'importe quelle boisson engraissait, et ainsi augmentait le poids plus rapidement que les aliments solides; c'est pourquoi tous les breuvages étaient forcément interdits aux jockeys.

Sans aucun doute, le vieux major Knox Holmes, dont tous les cyclistes ont entendu parler a été une merveille des temps sportifs, et dans les différentes publications qu'il voulut bien nous envoyer en même temps que la lettre qu'il nous adressa, il y a quelques années, nous avons recueilli des détails qui intéresseront tout le monde. Nous sommes heureux de donner une courte biographie de ce célèbre sportsman.

Il ne nous arrive pas souvent de rencontrer un homme, de nos jours, ayant été le contemporain et l'ami de sportsmen du vieux temps aussi célèbres que lord Kennedy et MM. Bud, Horace Ross et George Osbaldeston (1).

Quand nous nous rappelons qu'il y a plus d'un demi-siècle, ils étaient à la tête du monde sportif et des assidus du « Red-House-Club », à Battersea, et que leurs noms sont liés aux événements qui font aujourd'hui le renom des chevaux de courses, tels que Clinker, Clasher et Radical, fameux dans les annales du Sport, il est tout naturel que ceux d'entre nous qui avaient fait connaissance avec eux, aient payé leur tribut à Dieu et disparu de ce monde.

(1). Georges Osbaldeston, le célèbre sportsman anglais fut un gentleman-rider de renom et propriétaire de plusieurs des plus célèbres chevaux de courses, il y a nombre d'années. Il prit part avec succès au Derby, etc. Il fut aussi le grand maître des Quorn-Hounds, à Leicester. L'auteur de ce livre est son petit-fils.

Nous désirons parler du major Thomas Knox Holmes qui est peut-être aussi connu sous le sobriquet de « l'Ancien Marin ».

Quoique ce sportsman ait atteint un grand âge, il était encore jeune par son activité, et si l'on considère que ses exercices de tricycle sont au-dessus de tous ceux accomplis par la plupart des cyclistes du monde entier, on peut facilement se faire une idée de la dose d'énergie que possédait cet homme.

Thomas-Knox Holmes était né à Chichester, en 1808. Dès son enfance, il s'était passionné pour les sports de tous genres. Il devint bientôt un excellent tireur et rameur, tout en pratiquant, en même temps la boxe et d'autres exercices.

Quand il eut à choisir une carrière, il entra dans l'armée et fut enrôlé en 1825.

Il ne resta pas longtemps dans l'armée régulière de Sa Majesté George IV, car il donna sa démission avec demi-solde la même année et entra à Christchurch, d'Oxford, comme étudiant.

En 1828, il entra dans la division d'artillerie (chevaux) de Buckingham Yeomanry, qui était alors sous le commandement du premier duc de Buckingham. Il resta dans cette division quarante-huit ans, la commandant pendant trente ans.

Pendant cette longue période, le major Holmes se montra un des officiers les plus énergiques du régiment ; l'habileté et le grand air de ceux qui étaient sous sa direction étaient des preuves vivantes des capacités militaires de leur chef. Outre son goût marqué pour le champ des courses où plusieurs de ses chevaux s'étaient distingués et avaient remporté de brillantes victoires, le major Holmes, comme la plupart des hommes de son temps, aimait passionnément la boxe et fut un soutien zélé du « Ring » à l'époque où les principaux partisans de cette institution, abolie depuis, appartenaient aux rangs de l'aristocratie anglaise.

Le major Holmes s'intéressait aussi beaucoup au canotage. Il commença en 1819 et depuis lors il ne manqua guère les régates de la Tamise. Pendant son séjour à Oxford, notre héros fut choisi pour ramer dans la première course contre Cambridge, en 1829 ; mais finalement, certaines circonstances l'empêchèrent au dernier moment de prendre part à cette course.

Pendant l'année 1878, le major courut et gagna plusieurs handicaps.

Notre héros n'était pas seulement un habile rameur, mais aussi un excellent gymnaste.

Vers l'année 1880, le major Knox Holmes commença à ressentir une faiblesse dans les genoux, suite des nombreux accidents qu'il avait subis pendant sa longue carrière. Il résolut de voir quels effets lui produirait le cyclisme, et cet exercice renforça ses genoux à un degré tel, qu'il était capable d'entreprendre de longues excursions; si bien qu'un samedi soir, en revenant du théâtre, il se mit en route, très tard dans la nuit, pour Northampton, et y arriva juste au moment où les habitants sortaient de l'église.

Un compte rendu de cette excursion de nuit fut publié dans un journal du 23 septembre 1883, sous le titre « une mauvaise nuit. »

Cette même année, pendant le mois d'octobre, le major Holmes fit, au Palais de Cristal, 50 milles (80 kilomètres) en 4 heures 43 minutes et au printemps suivant, il fit aller et retour le voyage entre Brighton et Londres sur un tandem (le premier qui fut fabriqué) avec Fred. Cooper, précédemment champion professionnel cycliste. Ils firent tout le voyage en 12 heures et demie. Mais ce fut en septembre 1884 que le major Knox Holmes accomplit son tour de force en tricycle. Le 29 de ce mois, il eut un match amiral avec Lacy Hillier, précédemment champion-amateur bicyclette et tricycle pour toutes distances de 1881 à 1882. Les conventions furent que Hillier, qui n'avait que 28 ans, donnerait au major, qui en avait 77, un mille d'avance pour chaque année de différence d'âge; la course devant être de dix heures consécutives. Le major montait dans ce match un tricycle avec « direction avant » et son jeune rival un bicycle de course. Le temps ne fut pas favorable; car vers midi, le vent s'éleva impétueux et plusieurs grosses averses tombèrent. La durée et la distance étaient contrôlées par G.-P. Colman, chronométreur officiel et juge National Cyclists Union, et par M. Brunnone Holmes, de façon que les résultats pussent être considérés comme parfaitement exacts.

La course commença à 8 heures et demie, et pendant la



ENTRAINEMENT EN RIVIÈRE

première heure, le major fit presque 13 milles, pendant que son rival en faisait près de 19. S'ils avaient continué ainsi, le major aurait été battu. Mais il se battit en bon sportsman qu'il était, tandis que Hillier ralentit et resta en arrière. Pendant l'après-midi, la course devint difficile à cause du temps humide; néanmoins, au bout des dix heures, Hillier avait fait 146 milles pendant que le major, sur son tricycle, avait couvert 115 milles. Hillier avait donc perdu plus de 18 milles, quoiqu'il eût battu tous les records depuis 101 milles.

Il convient d'ajouter que pendant la course, Hillier ne battit pas moins de 50 records et que le major Holmes fit, sur son tricycle, 80 milles en 3 minutes et 19 secondes de moins que Hillier ne mit pour faire 100 milles en bicycle. Bien mieux, le major acheva ses 100 milles en 90 secondes de moins que son adversaire pour 125 milles et cela en faisant le centième mille en 4 minutes et 12 secondes.

Lui aussi battit les records tricycle de 101 à 115 milles inclusivement.

Une telle prouesse, accomplie par un homme de 77 ans, n'a pas besoin de commentaires. C'est du reste, croyons-nous, un fait presque unique, étant donné l'âge du major, et le fait en était d'autant plus curieux à rapporter.

Les sports et le théâtre vont ensemble et nos lecteurs ne seront pas surpris d'apprendre qu'un homme si remarquable en hauts faits d'agilité et de force, ait eu en même temps des succès au théâtre. Le major Holmes fut de tout temps un des plus ardents soutiens du théâtre, et il s'y montra dans plusieurs rôles aussi bien comme amateur qu'avec des troupes de profession.

Il y a un certain nombre d'années, il joua dans une pantomime remarquable donnée au théâtre de la Gaieté, à Londres, en présence d'une assemblée très aristocratique. Et, il y a quelques années aussi, il était bien connu à l'Opéra, où il fut remarqué pour sa belle voix de ténor.

Le major avait reçu entre autres dons de la nature, une mémoire extraordinaire qui lui permettait de se rappeler les événements passés depuis bien des années, et il savait une quantité d'anecdotes

qui permettaient de passer plusieurs heures agréables dans sa compagnie.

Entre autres choses, « l'Ancien Marin » se rappelait bien clairement comment son père revint de la Chambre des Communes, et pouvait dire comment M. Perceval fut assassiné dans le vestibule de la Chambre par Bellingham, le 11 mai 1812.

Il se rappelait aussi l'arrivée de la première nouvelle de la bataille de Waterloo qu'il courut annoncer à son père au Club Alfred ; il se souvenait avoir vu un homme au pilori à Charing-Cross et des pirates pendus par des chaînes dans le voisinage de Londres.

Le 5 octobre 1883, le major Holmes était à la station de Victoria quand le duc de Cambridge arriva pour aller à Chatham.

S. A. R. le prince lui demanda ce qu'il faisait là si matin.

« Je vais au Palais de Cristal, lui dit-il, pour voir combien de temps il me faut pour faire 50 milles en tricycle.

— N'oubliez pas de me le faire savoir, » répondit le duc.

Lorsque Son Altesse fut informée du succès, il lui écrivit :

Gloucester House, Park Lane,
16 décembre 1883.

MON CHER MAJOR HOLMES,

J'ai reçu votre lettre et son contenu et je vous en remercie. Tout ce que je peux dire, c'est que vous êtes un homme extraordinaire et que vous avez accompli une véritable prouesse. Je ne désire qu'une chose — je voudrais posséder la moitié de votre énergie.

Sincèrement à vous,

GEORGE.

Il est de fait que le major Knox Holmes, le vendredi, 5 octobre 1883, fit 50 milles (80 kilomètres), en tricycle en 4 heures 43 minutes et 26 secondes, faisant 52 milles 3/4 en 5 heures. Il partit à midi 3 secondes, et arriva à 5 heures 10 secondes, ayant fait en tout 58 milles.

Les 185 tours sur la piste du Palais de Cristal, il les accomplit à une moyenne de 1 minute 37 secondes. Le tour qui compléta les 40 milles fut fait en moins de 1 minute 15 secondes, ce qui veut dire à une allure de 1 mille en 4 minutes 22 secondes.

La distance fut parcourue en présence de Nixon et de plusieurs autres, parmi lesquels nous pouvons citer Lacy Hillier et le fils du major Holmes.

Les heures étaient contrôlées par Charles Wilson, officiellement attaché à la piste cycliste du Palais de Cristal. En voici les résultats :

1re heure : 11 milles. — 2e heure : 22 milles 1/3. — 3e heure : 32 milles. — 4e heure : 42 milles 1/2. — 5e heure : 52 milles 3/4.

L'excellent vieux major mourut, il y a deux ou trois ans, à Londres.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE Ier

DES QUALITÉS NÉCESSAIRES POUR DEVENIR COUREUR.

Structure physique. — Le moral. — L'âge. — La limite d'âge. — La taille, — Le poids. — Choix de l'athlète. — L'intelligence. — Le courage. — L'énergie et l'endurance. — La nécessité de l'adresse. — Un coureur modèle. — La tête et les jambes. — Juger les hommes pendant la course. — Un coureur extraordinaire d'énergie. — Infériorité sportive de certains pays. — Le service militaire en France.. . . . . Page 1

CHAPITRE II

PRÉPARATIONS PRÉLIMINAIRES

L'âge à choisir. — La constitution du sujet. — Pas de faiblesse de cœur ou de poumons. — L'examen du docteur. — L'entraînement, c'est la santé. — La régularité. — Comme Sandow. — Plus vous cyclez, mieux vous cyclez. — Un petit purgatif s. v. p. — L'huile de ricin. — La constipation. — Le bain chaud et le bain tiède. — Le bain froid. — Les petites douceurs. — Plus de tabac. — Le fruit défendu. . . . . Page 17

CHAPITRE III

DU CHOIX D'UNE MACHINE ET D'UN COSTUME

Une machine de premier ordre. — Le pneumatique. — Roues de rechange. — Machine de route et machine de piste. — La multiplication. — Une seule selle. Les toe-clips. — Les coureurs américains. — Position des poignées. — Anecdotes. — De drôles de costumes. — Le champion du ridicule – Les médailles

des Allemands. — Les coureurs russes. — Les costumes de jockeys. — En Australie. — Jerseys de soie. — De bonnes réformes. — Union Jack. — Les emblèmes. — Adoption des couleurs. — Les équipes jolies à voir.. — Le gilet de flanelle. — Le maillot. — Les souliers. — La valise du coureur. — Une liste utile. . . . . Page 27

CHAPITRE IV

CE QU'IL FAUT MANGER ET BOIRE, CE QU'IL FAUT ÉVITER.

La digestion facile. — L'alimentation. — Les poisons du coureur. — Des différents régimes. — C'est la base de l'entraînement. — Ceux qui n'en font qu'à leur tête. — Déjeuner à 8 heures. — Pas trop de thé. — Le café noir. — Les boissons alcooliques. — Le champagne. — Le lait. — Le lait chaud. — Manger d'abord, boire après. — Pour étancher la soif. — L'eau pure. — Le vin de Bordeaux et les eaux minérales. — Les aliments indigestes. — Le porc. — Les viandes à recommander. — Mangez régulièrement. — L'homme d'affaires. — Notre liste. — Le régime est un art. — Contre l'indigestion. — Vivons bien mais sans excès . . . . Page 41

CHAPITRE V

LE TRAVAIL ACTIF. — LE MATIN. — L'APRÈS-MIDI. — LA SOIRÉE.

1re Partie.

L'étoffe. — Le lever suivant les saisons. — L'exercice avant le repas. — Les embrocations. — Les haltères. — L'eau de Cologne. — Le bain de mer. — La lecture des journaux. — 30 ou 40 kilomètres sur la route. — Le travail sur route. — Le travail soutenu. — Sur piste. — Aptitudes sur les distances. — Le repos après dîner. — La marche. — Le programme de Morin. — La méthode de Choppy Warburton. — Saut à la corde. — La danse. — Le sommeil . Page 57

2e Partie.

La seconde période. — Ce qui doit précéder les courses. — Le costume. — La distance à choisir. — « Rome n'a pas été bâtie en un jour ». — Un champion de Belgique. — S'entraîner seul. — Une vitesse terrible. — Comme un éclair au poteau. — Doucement après l'emballage. — Pour emballer comme il faut. — Ne flânez pas. — L'art de l'emballage. — Le champion des champions. — Le cure-dents d'Edwards. — Un caillou. . . . . Page 67

CHAPITRE VI

LE JOUR DES COURSES. — AVANT. — PENDANT. — APRÈS.

Engagé ! — Excitation. — Ne restez pas seul. — Le repas avant. — Allez tranquillement à la course. — Couchez-vous. — La friction à l'eau de Cologne. Zimmerman, Banker et Wheeler. — L'inspection de la machine. — Les burettes étranges. — Le long pardessus noir. — Au départ. — Chaque course a son caractère. — Les trucs. — Les qualités qu'il faut. — Ne regardez pas autour de vous. — Les tours de passe-passe. — Les emballages pour la galerie. — Vous n'êtes pas un acrobate. — Montrez votre joie. — Évitez les rhumes. — Un bon massage. — Quelque chose à boire? — La bouteille nue. — La chair inutile. — Souvenirs d'antan, — Les poids augmentent. — Les accidents. . . . . Page 75

CHAPITRE VII

LES COURSES D'HIVER ET L'ENTRAINEMENT DANS LE MIDI

Les vélodromes d'hiver. — Les courses par tout le globe. — Courses purement professionnelles. — Ennemis du sport d'hiver. — Le repos est nécessaire. — Le régime est le même. — Les grogs chauds. — L'habillement. — Le rhume. — Le massage à l'eau-de-vie. — Un morceau de papier gris. — Vive le plein air ! — La *poussière* et la fumée de tabac. — Le midi de la France. — Les vents de mars et les averses d'avril. — En Australie. — Le soleil chaud. — Les centres d'entraînement en Amérique. — L'*Américan Wheelman*. — Le petit Jimmy Michael. — Zimmerman à Savannah. — Bald dans les Carolines. — Michael en Amérique. — L'opinion de John Jones . . . . . Page 86

CHAPITRE VIII

LES COURSES SUR ROUTE

La première course Bordeaux-Paris. — Mills et Holbein. — Mills à Paris. — Son régime. — Son entraînement. — Il se rend à Angoulême. — Il revient par le train. — Ses entraîneurs. — Son tableau de marche. — Mills lâche Holbein. — Le maillot de Stroud. — Un plan concerté d'avance. — Les côtes à 50 kilomètres à l'heure. — 40 minutes d'avance. — Mills gagne la course. — Le bouillon de Mills. — Bouillon et jus de viande. — Trop tôt. — L'état du vainqueur. — Le bain Turc. — Le dîner solide. — Une lettre d'Holbein. — Le buffet d'Angoulême . . . . Page 97

CHAPITRE IX

LES COURSES DE LONGUE DISTANCE

La Course de New-York. — Exhibition d'horreurs. — L'Anglais Teddy Hale. — Une piste de 200 mètres. — L'appât de l'or. — Le récit de M. Morgan. — Quelques détails d'un ami. — Dix jours à 24 heures. — 15 000 spectateurs. — La presse politique. — On double le prix d'entrée. — 3 050 kilomètres. — Un fantôme. — Une énergie extraordinaire. — 16 kilomètres de plus. — L'hallucination. — Rice est second. — Le nègre Taylor. — Les arrêts de Hale. — Ses approvisionnements. — Un défi. — Six jours à l'Agricultural Hall — George Waller. — Charles Terront. — 18 heures par jour. — Grenouillard. — Walter Phillips et Waller. — Viande crue et terre à foulon. — Une scène terrible. — L'invitation au champagne. — Paris-Brest. — Le match Terront-Corre. — C'est l'allure qui tue. . . . . Page 116

CHAPITRE X

LES PACEMAKERS. — MACHINES ÉLECTRIQUES ET AUTOMOBILES

L'aide des pacemakers. — Huret et ses équipes. — Coureurs auxiliaires. — Machines mues électriquement. — Accidents. — Opinion de M. Swindley. — Cycles à pétrole. — Une lettre d'Hillier. — Notre réponse. — Un obstacle. — La N. C. U. — Le pavillon rouge. — Rivière vainqueur de Bordeaux-Paris. — Derrière l'automobile depuis Tours. — Supprimez les automobiles. — Le Tandem Pingault. — La triplette Darracq. . . . . Page 134

CHAPITRE XI

LES MANAGERS, LES ENTRAINEURS, LES MASSEURS

Un nouveau type. — Les managers. — Zimmerman et Troy. — Wheeler et Banker. — Tom Eck. — Le manager est une nécessité. — Choppy Warburton. — Joe Broughton. — Le père et le fils Barden. — Snook. — Charles Wilson. — Harry Andrews. — Harry Leeming. — Les élixirs de vitesse. — La burette chronomètre. — Bob Patrick. — Howell et le championnat du mille. — Albert Pearce. — Le champion noir. — Walter Phillips et Shorland. — Une anecdote de Léon Hamelle. — L'appétit de Meyer. — Corre et ses oignons frits. — De Civry et le champagne . . . . Page 154

CHAPITRE XII

LES FEMMES QUI S'ENTRAINENT

L'Olympia. — L'Aquarium. — Les artistes. — Les femmes sportives. — Opinion de Miss Pattison et de Mlle Eglée. — Sommeil et repos. — L'indigestion. — Suivez le régime des hommes. — La course des actrices. . . . . . Page 180

CHAPITRE XIII

LA FEMME NOUVELLE

Conseil aux dames cyclistes. — Le plaisir, le passe-temps, l'exercice. — Pédaler avec modération. — Se méfier de la chaleur. — La perfection s'achète par la pratique. — Les affections cardiaques. — L'exercice hygiénique. — La selle. — Jupes et culottes. — Opinions des célébrités de la scène. — Bicyclettes extra-légéres. — Bois de Boulogne. — Chalet duCycle. — Bois de Vincennes . p. 193

CHAPITRE XIV

LE CYCLISME AU POINT DE VUE MÉDICAL

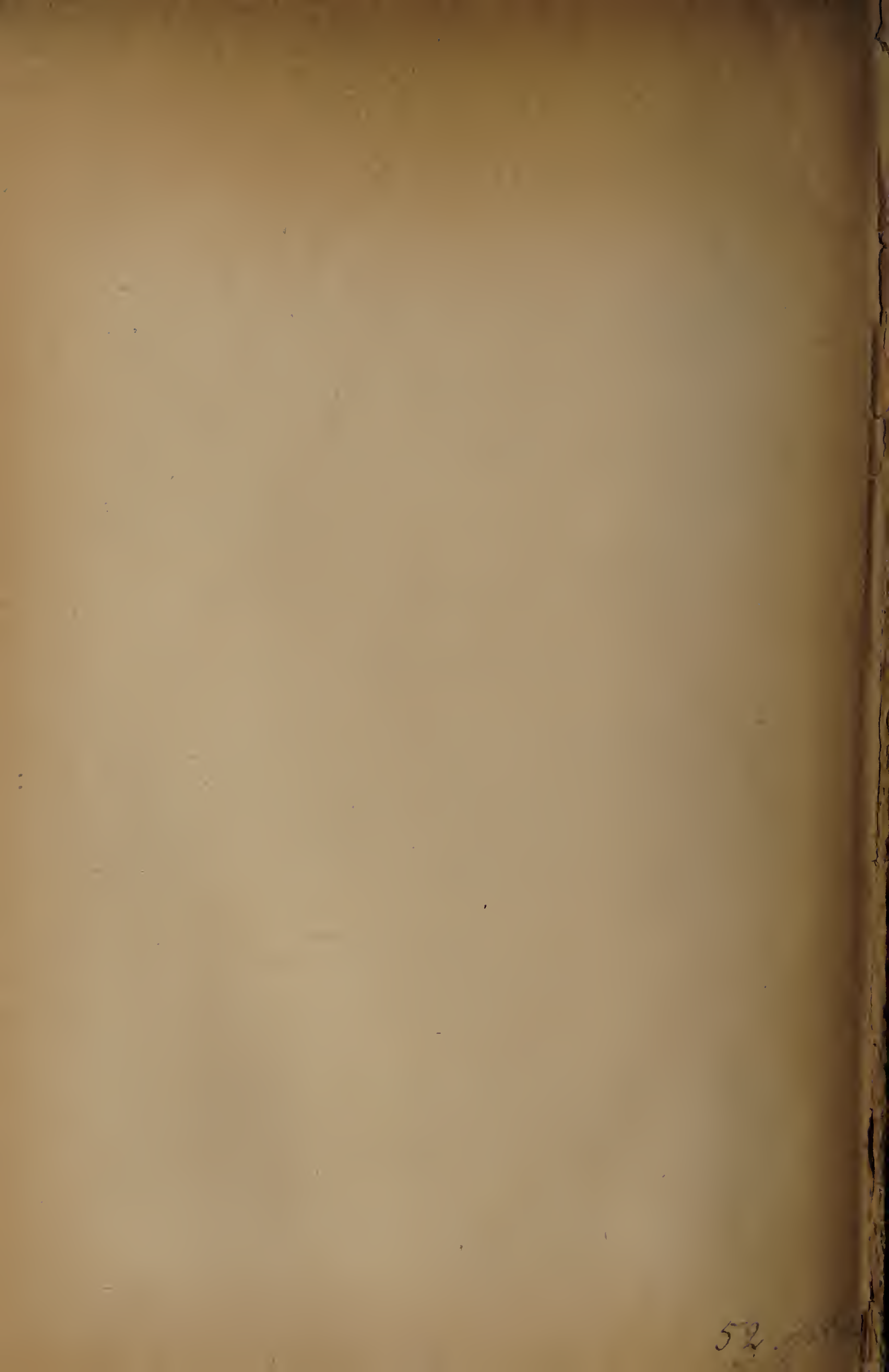
L'exercice gradué et le régime rationnel. — Un sport qui séduit. — Tout le monde peut cycler. — Le cœur. — La respiration. — Les jambes. — Le sang. — Le muscle. — Médicaments, non; exercice hygiénique, oui. — Distraction idéale. — La goutte. — Guérison inespérée d'un invalide. — Le docteur Herschell. — Cœur malade. — Rétablissement d'un tuberculeux. — Les maladies des poumons. — Le cyclisme pour les femmes . . . . Page 217

CHAPITRE XV

AUTRES SPORTS

Un des hommes forts les plus connus. — Eugène Sandow. — Une lettre de Sandow. — Une comparaison. — Cyclistes patineurs. — Un passe-temps des plus agréables. — Le billard. — Une entrevue avec J.-M. Marsh. — Dentiste du cheval du prince de Galles. — Régime des jockeys. — La perte de poids. — Cyclisme et marche. — Une lettre du major Knox Holmes. — Courte biographie du major. . . . . Page 242

Imp. de V[illegible]ard, G. DE MALHERBE & Cie, 152, rue de Vaugir[illegible], [illegible]


52.